

# PÁTEŘNÍ SÍŤ

DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC V ČR



Alfred Brunclík, Vladimír Vorel  
a kolektiv



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

# PÁTEŘNÍ SÍŤ

## DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC V ČR

AUTOR PROJEKTU:

PhDr. Václav Budinský

KOORDINÁTOŘI:

Ing. Vladimír Vorel a PhDr. Václav Budinský

AUTOR PŘEDMLUVY:

Ing. Alfred Brunclík

AUTOŘI TEXTU:

Ing. Tomáš Brázdil, Doc. JUDr. Miloš Čihák, CSc.,  
JUDr. František Hak, Ing. Jolana Hladká,  
Ing. Karel Horníček, Ing. Jan Hoření, Ing. František Klouda,  
Ing. Stanislava Kubešová, Ing. Radek Mátl,  
Ing. Vlasta Michková, Michal Prášil, Jana Šrajerová,  
Ing. Michal Vojtíšek, Ing. Vladimír Vorel

# Obsah

<b>Předmluva</b> .....	5
<b>1. Úvod</b> .....	7
<b>2. Historie výstavby silnic a dálnic v ČR</b> .....	9
Vznik silniční sítě na území českých zemí .....	9
Rozvoj silnic .....	10
Výstavba dálnic .....	11
Výstavba rychlostních silnic .....	15
<b>3. Současný stav sítě dálnic a silnic v ČR</b> .....	18
Správa silnic a dálnic v ČR .....	18
Rozsah sítě dálnic, rychlostních silnic a silnic a jejich stav .....	19
Dopravní zatížení .....	27
Vazba na sousední státy .....	33
<b>4. Výhledový rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic</b> .....	40
Dálnice .....	42
Rychlostní silnice .....	48
Dálnice a rychlostní silnice v krajích .....	66
<b>5. Cíle rozvoje sítě dálnic a rychlostních silnic</b> .....	80
Dopravní hlediska .....	80
Rozvoj regionů .....	84
Mezinárodní spolupráce .....	87
Ekonomické přínosy .....	92
Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy .....	97
Ochrana životního prostředí .....	108

Vydalo nakladatelství Agentura Lucie spol. s r. o.,  
Příčná 726, 252 19 Rudná

Grafická úprava: Jan Kortus  
Technická redakce: Milan Zevl  
Jazyková redakce: Jaroslav Sisel  
Sazba: Grafické studio PROFSET Michalov  
Tisk: Severografia Most a.s.

Praha 2009

<b>6. Zajištění rozvoje dálnic a rychlostních silnic .....</b>	<b>115</b>
Finanční potřeby .....	115
Zajištění financování .....	116
Využití PPP .....	119
<b>7. Vytvoření legislativních předpokladů k prosazení veřejného zájmu na budování dálnic a rychlostních silnic .....</b>	<b>124</b>
Obecně k platné právní úpravě .....	124
Problémy v majetkoprávní přípravě staveb dálnic a silnic .....	127
Potřebné legislativní změny zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ke zrychlení jejich výstavby .....	130
K ostavním právním předpisům, které významným způsobem ovlivňují rychlou a efektivní výstavbu dálnic silnic a místních komunikací .....	135
<b>8. Závěr .....</b>	<b>147</b>
<b>9. Použitá literatura a prameny .....</b>	<b>148</b>

## Předmluva



Po dálnicích a rychlostních silnicích v České republice jezdí aspoň občas skoro každý. Všichni přitom platí dálniční známky či mýtné a mají proto pocit, že do věci vidí a mohou přijímat autoritativní stanoviska. Budování dálnic a rychlostních silnic je přitom i bez toho dostatečně složité a mnohorozměrné téma.

Naše země má ovšem i po uplynulých dvaceti letech více či méně intenzivní výstavby významný skluz za „starými“ evropskými zeměmi. Také finanční možnosti země, řešící kromě zanedbané dopravní infrastruktury i řadu dalších problémů, jsou velmi napnuté, a to i přes současný obrovský příliv prostředků z evropských strukturálních fondů. Dále geologické podmínky České republiky patří k jedněm z nejsložitějších v Evropě. A konečně ani legislativa nestojí na naší straně, aniž bych tím chtěl říct, že upírám komukoli ústavní právo na obranu svých zájmů.

Proto jsem přivítal vznik knihy, kterou právě začínáte číst, jako nesmírně ucelený zdroj informací a rozbor všech aspektů výstavby pozemních komunikací s označením začínajícím D a R. Zvláště si cením podrobného rozboru legislativních změn, které by pro zlepšení situace bylo vhodné provést. S minulostí, financemi ani geologií česká společnost ve svůj prospěch nijak zásadně pracovat nemůže – s legislativou však ano. Věřím, že tato kniha může posloužit jako první podklad pro seriózní diskusi na toto téma.

Publikace by měla svým obsahem oslovit nejen politiky a odborníky, ale i tu část veřejnosti, které není lhostejný stres způsobený současným stavem naší silniční sítě a která fandí rychlému dobudování páteřní sítě dálnic a rychlostních komunikací v ČR.

**Ing. Alfred Brunclík**  
generální ředitel  
Ředitelství silnic a dálnic České republiky

# 1. Úvod

Síť dálnic a rychlostních silnic, která slouží nejen našim motoristům, ale celé společnosti a veškerým jejím potřebám, má daleko k optimálnímu stavu. Může za to především dlouhá éra poměrně izolovaného socialistického plánovitého hospodářství i dlouhá železná opona, kterou by ani nesměla protínat žádná dálnice.

Po rychlém rozvoji automobilismu, silniční dopravy a turistického ruchu po roce 1989 se zanedbaná dálniční a silniční síť projevila v plném světle a začala občanům, firmám i celé ekonomice způsobovat značné problémy. Přes urychlenou výstavbu a pokrok, kterého jsme se za 20 let svobodného vývoje dočkali, máme pořád daleko k situaci běžné v ekonomicky vyspělých evropských zemích.

Stále se potýkáme s relativním nedostatkem finančních prostředků i s legislativními problémy, které výstavbu komplikují a prodražují. Řešení mají v rukách politici. Pokud objektivně vyhodnotí současný stav i společenské a ekonomické potřeby, zcela jistě dospějí k závěru, že účelné investice do silniční infrastruktury, která umožňuje prostřednictvím silniční dopravy drtivou většinu přepravy zboží i osob, se vyplatí nejen prostřednictvím ekonomické prosperity, ale i v rovině životní úrovně a spokojenosti občanů.

Každá miliarda investovaná oprávněně do výstavby silniční sítě se ekonomice několikanásobně vrátí. Neplatí tedy, že si musíme ušetřit, abychom dostavěli páteřní síť dálnic a rychlostních silnic, ale naopak, postavíme-li i na dluh chybějící části, vyprodukuje posílený ekonomický systém tolik prostředků, že snadno uhradí půjčky i úroky. Navíc budou ušetřeny budoucí investice, jejichž hodnota časem narůstá o vyšší částku, než činí bankovní úrok.

A právě především pro politiky, kteří rozhodují o přerozdělování finančních prostředků a o vytváření legislativního rámce pro rozvoj ekonomiky, je určena tato publikace. Najdou v ní mnoho důležitých informací a argumentů pro urychlenou dostavbu páteřní sítě dálnic a rychlostních silnic, včetně legislativních problémů, které je třeba vyřešit.

**PhDr. Václav Budinský,**  
*autor projektu*

## 2. Historie výstavby silnic a dálnic v ČR

### Vznik silniční sítě v českých zemích

Doprava byla v životě všech národů hybnou pákou jejich rozvoje. Proto byly i na území českých zemí po jejich osídlení zřizovány pozemní komunikace, po kterých byla realizována přeprava nákladů, kontakty mezi jednotlivými částmi země i se sousedními zeměmi. Příčné uspořádání a konstrukční řešení těchto komunikací bylo ve všech časových etapách přizpůsobováno charakteru dopravních prostředků, které byly k zajišťování přepravy používány.

Prvními pozemními komunikacemi sloužícími pro přepravu nákladů na území českých zemí byly tzv. stezky, po kterých se mohli pohybovat nosiči a soumaři. Tyto stezky vznikaly po vykácení stromů v průchodu hlubokými lesy. První písemná zpráva je z roku 805 n. l. o stezce „Domažlické“, která vedla z Domažlic k Brodu v Bavorsku. Větší péče se začala věnovat obchodním stezkám za krále Vladislava II. (+1097), kdy byla podstatně rozšířena síť stezek. Tyto stezky byly bez umělé vozovky, na rostlý podklad se nasypala zem mezi okraje z drnů, v bahnitých místech byly zpevňovány kameny nebo hatěmi. Stezky většinou vedly ke strážním hradům, jejichž posádky zajišťovaly ochranu stezek před lapky.

K podstatným změnám ve směrování zemských stezek došlo ve 13. a 14. století za kolonizace, a to převedením obchodních spojů od strážních hradů k nově zakládaným městům. Ta byla velmi často zakládána v místech, kde bylo možno zabezpečit přechod stezky přes řeku. Městům bylo uděleno právo skladu zboží a vybírání mýta. Města ležící na zemských stezkách se tak stávala důležitými hospodářskými a obchodními středisky. Z toho je zřejmé, jak zřizování pozemních komunikací již v této době umožnilo rozvoj těchto měst.

V období vlády Karla IV. se začaly budovat zemské silnice, které měly zajistit svým šířkovým uspořádáním a konstrukcí vozovky větší bezpečnost jízdy. Jejich šířka cca 5 m měla umožnit vyhnutí dvou 4-kolových vozů s těžkým nákladem, a tak zlepšit podmínky pro rozvoj obchodu. Přepravu nákladů

zajišťovali převážně formani. K systematickému zlepšování zemských silnic došlo postupně po zavedení poštovních linek, kdy vznikla potřeba větší rychlosti jízdy. První poštovní linka byla zavedena v roce 1527, větší rozvoj linek nastal v 17. století. Zemské silnice tak umožnily rozvoj podnikání jak v přepravě nákladů formany, tak v přepravě osob a zásilek poštovními linkami.

K zásadní změně ve výstavbě silnic v českých zemích došlo za panování císaře Karla VI. v roce 1726, kdy byla ustanovena silniční repatriační komise, jejímž úkolem bylo zajistit silniční reformu. Císař následně schválil výstavbu hlavních státních silnic spojujících Prahu s Vídní, Lipskem, Vratislaví, Norimberkem, Lincem a Žitavou. Podstatným přínosem pro budování silnic bylo uplatnění nové konstrukce vozovek, která měla zabezpečit jejich dostatečnou únosnost. Konstrukce vozovky byla tvořena kamenným štětem, vrstvou menších kamenů, štěrkem a písečným posypem. Ke skutečnému zahájení výstavby hlavních silnic došlo na Moravě v roce 1727 stavbou Slezské silnice v trase Vídeň – Brno – Opava a v Čechách v roce 1727 stavbou Vídeňské a Lipské silnice. Celními patenty z padesátých let 18. století byl stanoven počet hlavních silnic v Čechách na 25 a na Moravě na 20. Nově budované silnice většinou sledovaly směr původních silnic. Šířka nově budovaných silnic byla stanovena na cca 9,5 m a šířka vozovky na cca 6,3 m. Výstavba hlavních silnic na území českých zemí se uskutečnila převážně v druhé polovině 18. století a v první polovině 19. století. Do roku 1848 bylo vybudováno v Čechách 3 827 km a na Moravě 1 131 km hlavních státních silnic, které jsou velkou měrou využívány i v současné době. Výstavba těchto hlavních silnic umožnila podstatné zvýšení a zrychlení přepravy zboží i osob, což významně přispělo k rozvoji obchodu, pošty i cestování lidí. Na výstavbě se v zájmu oživení hospodářství podíleli i vlastníci jednotlivých panství, do kterých byly budovány nové hlavní silnice.

Po roce 1860 se v souvislosti s dokončením výstavby hlavních železničních tratí přeneslo těžiště výstavby silnic na okresní a obecní silnice, zajišťující mj. spojení s novými správními středisky a železničními stanicemi.

## Rozvoj silnic

Významné změny v silniční dopravě koncem 19. století s sebou přineslo zavedení spalovacího motoru u automobilů. Jeho důsledky na zrychlení dopravy se na silnicích v českých zemích projevíly začátkem 20. století. Většina silnic měla v té době prašný povrch (jen asi 15 % bylo dlážděných), proto bylo nutno v zájmu snížení prašnosti při rychlejší jízdě vozidel přistoupit k realizaci bezprašných úprav povrchů vozovek hlavních silnic. Současně bylo nutno řešit i problematiku zvýšení jejich únosnosti a zajištění rovinatosti. K výraznější úpravě vozovek silnic bylo možno přistoupit po vzniku státního silničního fondu v roce 1927. Díky prostředkům z tohoto fondu mělo 34 % státních silnic v Československu v roce 1938 těžkou nebo střední vozovku a 31,5 % bylo opatřeno povrcho-  
vým nátěrem

Potřeby rozvoje ekonomiky vyvolávaly potřebu podstatného zrychlení dopravy napříč Československem. Proto již v roce 1935 byly vypracovány první návrhy vedení páteřních silničních komunikací napříč republikou. Impuls k přípravě výstavby silniční magistrály dal J. A. Baťa v knize „Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“ v roce 1937. Zadal i zpracování projektu části magistrály spojující Moravu a Slovensko. Po podpisu mnichovské dohody dne 30. 9. 1938 vláda schválila přípravu a zahájení velkých dopravních staveb řešících problematiku dopravního spojení v okleštěné republice. Mezi nimi byla schválena i výstavba silniční automobilové magistrály z Prahy do Velkého Bočkova na Podkarpatské Rusi. Dne 23. 12. 1938 bylo vydáno vládní nařízení č. 372 o československých dálnicích, čímž byl mj. úředně zaveden název „dálnice“. Výstavba české dálnice byla slavnostně zahájena 2. 5. 1939 u Průhonic. Realizovány byly stavby v úseku Praha – Humpolec, u Brna a v Chřibech. Již dříve zahájili Němci výstavbu tzv. sudetské dálnice u Chebu na území odstoupeném Německu. Dne 11. 4. 1939 byla zahájena výstavba průjezdní německé dálnice Breslau – Brno – Wien, kterou zabezpečovala vlastním nákladem Reichsautobahngesellschaft (státní organizace pro výstavbu dálnic v Německu). Zastavení prací na výstavbě dálnic v území okupovaném Němci bylo nařízeno 5. 5. 1942.

Po skončení 2. světové války bylo hlavní úsilí věnováno nápravě škod na silnicích způsobených válkou, konzervaci objektů na rozestavěné dálnici a odstranění prašnosti silnic. V roce 1970 bylo



Zahájení výstavby české dálnice u Průhonic v roce 1939

opatřeno bezprašnými vozovkami přes 70 % celkové délky silnic. Současně byly prováděny rekonstrukce silnic, odstraňování menších dopravních závad a přestavba závadných mostů.

V důsledku růstu automobilové dopravy se začaly projevovat značné obtíže na silnicích. Proto vláda ČSR rozhodla svým usnesením z 25. 3. 1952 vypracovat státní silniční plán, na jehož základě měla být řešena disproporce mezi rostoucí automobilovou dopravou a stavebně zaostalými silnicemi. Za účelem jeho zpracování byla v témže roce zřízena Kancelář pro státní silniční plán. Kromě přestavby důležitých silnic obsahoval Státní silniční plán z roku 1955 i novostavbu 4-pruhové silnice „dálnicového typu“ Praha – Humpolec využívající těleso původní dálnice.

Svým usnesením č. 286/1963 schválila vláda koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací. Tímto usnesením mj. vláda schválila vybranou silniční síť, na kterou je třeba soustředit modernizační úsilí. Koncepce také určila funkční členění silniční sítě podle doprav-

ního významu, vymezila celkový rozsah dálniční sítě a zdůvodnila potřebu koncentrace investic na důležité tahy (včetně dálnic) a na odstraňování dopravních závad v pořadí naléhavosti zjištěném ekonomickou efektivností. V roce 1966 byla stanovena zvláštní vybraná síť silnic (2 341 km), na kterých vláda uložila provádět úpravy a zesilovat vozovky v souvislých tazích. Významným počinem k modernizaci silniční sítě bylo zavedení kategorie tzv. velkých oprav, které umožnilo v rámci této kategorie budovat i přeložky silnic mimo města a obce.

Do roku 1990 byla výstavba silnic přednostně orientována na tzv. vymezené tahy vybrané silniční sítě, které byly vedeny po mezinárodních silnicích podle dohody AGR o hlavních silnicích s mezinárodním provozem a po nejvýznamnějších dálkových silnicích. Na vymezených tazích byly prováděny souvislé přestavby silnic včetně stavebně náročných přeložek mimo města a obce. V případě, že byla ve směru těchto silnic plánována výstavba dálnice, byla prováděna jejich rekonstrukce a odstraňování nejvýznamnějších dopravních závad, zejména úroňových železničních přejezdů. U ostatních silnic I. třídy byly budovány zejména obchvaty měst a obcí, odstraňovány dopravní závady na těchto silnicích a zabezpečováno zlepšení přístupu do významných rekreačních oblastí. V průtazích silnic velkými městy byla prováděna jejich úprava za účelem řešení kapacitních problémů i ochrany životního prostředí. V nezbytné míře byla prováděna přestavba nevyhovujících mostů.

Po změně politických poměrů v roce 1989 došlo v důsledku změny tržních podmínek k prudkému nárůstu silniční dopravy a po pádu železné opony k výrazným změnám ve směrování dopravy, kdy na hranicích se SRN a Rakouskem několikanásobně narostla intenzita dopravy. Tento vývoj si vyžádal urychlení výstavby dálnic a rychlostních silnic a urychlenou výstavbu a přestavbu silnic na přístupech k hraničním přechodům na západní hranici. V důsledku nedostatku finančních prostředků a podstatného zkomplikování přípravy výstavby silnic po přijetí nových právních předpisů došlo ke zpomalení tempa výstavby přeložek silnic mimo města a obce i přestavby silnic v průtazích velkými městy. Značná pozornost byla věnována zlepšení stavu mezinárodních silnic a rychlému odstranění značných škod na silnicích po povodních v letech 1997 a 2002.

## Výstavba dálnic

V důsledku rychlého rozvoje motorizmu a s tím souvisejících problémů na silniční síti bylo v roce 1958 na XI. sjezdu KSČ rozhodnuto připravovat opětovně zahájení výstavby dálnice v trase Praha – Brno – Bratislava. Sestavením nového silničního plánu ministerstvo dopravy pověřilo Středisko pro rozvoj silnic a dálnic, které bylo rozpočtovou organizací ministerstva dopravy. To také na konci padesátých let zpracovalo výhledovou studii dostavby dálnice Praha – Jihlava – Brno a investiční úkoly staveb dálnice v úseku Praha – Jihlava. Jako podklad sloužily původní válečné projekty, poznatky o rozestavěném díle i zahraniční zkušenosti. Ministr dopravy sice v květnu 1959 tuto přípravnou dokumentaci předběžně schválil, ale kvůli nejasnosti termínu zahájení výstavby práce na projektech postupně ustávaly. Dokončovaly se pouze projekty vybraných staveb a projekt stavby Mirošovice–Benešov.

Koncepce dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací z roku 1963 poprvé vymezila síť dálnic na území republiky. Síť zahrnovala tahy:

D 1	Praha – Jihlava – Brno – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – hranice SSSR	712 km
D 2	Brno – Bratislava	117 km
D 5	Praha – Plzeň – Rozvadov – hranice SRN	146 km
D 8	Praha – Lovosice – Rájec – hranice NDR	99 km
D 11	Praha – Hradec Králové – hranice PLR	135 km
D 35	Hradec Králové – Svitavy – Olomouc – Lipník nad Bečvou	185 km
D 43	Svitavy – Brno	72 km
D 47	Čechyně u Brna – Ostrava – hranice PLR	140 km
D 61	Bratislava – Trenčín	105 km

**Dálniční síť v ČSSR celkem 1 711 km**

Později byla do sítě dálnic dodatečně zařazena dálnice D 3 Praha – hranice Rakouska. V roce 1993 byly usnesením vlády č. 631 o rozvoji dálnic a 4-pruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005 vyřazeny dálnice D 35 a D 43 ze sítě dálnic s odůvodněním, že mají jen republikový význam. Ze sítě dálnic byly vyřazeny i úseky dálnic D 3 České Budějovice – hranice Rakouska a D 11 Jaroměř – hranice Polska s ohledem

na navazující rychlostní silnice na území sousedních států. Všechny vyřazené úseky dálnic byly nahrazeny rychlostními silnicemi.

Pro všechny dálnice byly postupně zpracovány studie jednotlivých dálničních tahů, které byly následně zapracovány do územně plánovacích dokumentací. Tím došlo k upřesnění vedení jednotlivých tahů i jejich délek. Nejvýznamnější byla změna vedení dálničních tahů D 1 a D 47 východně od Brna. Dálnice D 1 je nově vedena v trase Brno – Vyškov – Kroměříž – Lipník nad Bečvou, kam byl posunut počátek dálnice D 47 Lipník nad Bečvou – Ostrava – hranice s Polskem.

Na základě požadavku z jednání vlády v prosinci 1965 zpracovalo Středisko pro rozvoj silnic a dálnic v rámci přípravy zahájení výstavby dálnic další investiční studii výstavby dálnice Praha – Jihlava – Brno – Bratislava. Studie vznikala od března do května 1966 a v prosinci téhož roku ji schválila Státní komise pro techniku. Vláda pak svým usnesením č. 176 z 18. 4. 1966 vyslovila souhlas se zahájením prací na výstavbě dálnice D 1 v úseku Praha – Mirošovice a tím i k obnovení výstavby dálnic v ČSSR.

Dále jsou uvedeny základní informace o výstavbě jednotlivých dálnic:

## Dálnice D 1 a D 2

Dne 8. 9. 1967 byly slavnostně zahájeny přípravné stavební práce na výstavbě dálnice D 1 v úseku Praha – Mirošovice poklepáním základního kilometrovníku dálnic v ČSSR v km 0,0 na Spořilově. V letech 1966–1970 se podařilo na území ČSSR rozestavět 113 km dálnic D 1 a D 2. Toto tempo se ale ukazovalo jako příliš pomalé. Vláda proto přijala v únoru 1972 usnesení č. 25, kterým vzala na vědomí, že výstavba dálnice bude urychlována takovým způsobem, aby souvislé dálniční spojení Praha – Brno – Bratislava bylo dokončeno alespoň v roce 1980.

Prvním úsekem dálnice na území ČSSR otevřeným pro veřejnost se stal 12. 7. 1971 úsek Spořilov – Mirošovice v délce 22,5 km. Motoristé se tedy dočkali alespoň kousku dálnice po dlouhých 32 letech od zahájení výstavby. Nová dálnice využila původní rozestavěné těleso předválečné dálnice, které začínalo v prostoru mostu pro silnici Chodov – Šeberov. Kromě úseku Praha – Mirošovice vedly v trase původní dálnice ještě stavby Mirošovice – Šternov a Soutice – Loket. Projektanti zde



Obnovení výstavby dálnice D 1 v roce 1967 u Spořilova

museli přizpůsobovat staré návrhové prvky novým požadavkům. Na Moravě se po prvním úseku dálnice Brno-západ – Kývalka mohlo jezdit od 6. září 1972. Do poloviny roku 1976 se také podařilo zahájit stavby téměř všech zbývajících úseků tahu Praha – Brno – Bratislava, pouze u úseku Břeclav – řeka Morava se zahájení protáhlo až na počátek roku 1977. Při přechodu přes Českomoravskou vrchovinu se u Větrného Jeníkova překonává dosud nejvyšší nadmořská výška na našich dálnicích, a to 655,77 m nad mořem. Ve dnech 7. a 8. 11. 1980 byly uvedeny do provozu poslední úseky dálnice D 1 mezi Jiřicemi a Pávovem a dálnice D 2 mezi Břeclaví a řekou Moravou.

Ještě během výstavby tahu Praha – Brno – Bratislava začala na jaře 1979 i výstavba pokračování D 1 od Brna na východ. Úsek dálnice D 1 po křižovatku Holubice, kde se připojuje silnice I/50 od Uherského Hradiště, byl v celé délce uveden do provozu v roce 1983. Významné bylo dokončení výstavby dálnice po Vyškov, kde se dálnice D 1 napojila na poslední budovaný úsek rychlostní silnice R 46 vedoucí k Olomouci. Ke zprůjezdnění došlo v červenci 1992. Mezi Vyškovem a Lipníkem nad Bečvou mohou motoristé využít od roku 2005 stavby v úseku Vyškov – Mořice – Vrchoslavice a od roku 2008 v úseku Kojetín – Kroměříž-východ.



Dálnice D 1 v nejvyšše položeném místě u Větrného Jeníkova

## Dálnice D 3

Ze všech dálnic v ČR je dálnice D 3 dosud nejkratší. Do dnešní doby je v provozu jen jeden osamocený úsek od silnice I/3 u Mezna po křižovatku se silnicí I/19 pod Tábořem. Fakticky je však plnohodnotná dálnice postavena od provizorního sjezdu u Mezna po původní 4-pruhový silniční obchvat Tábořa zprovozněný mezi křižovatkami Čekanice a Měšice v roce 1991, který převedl silnice I/3 a I/19 mimo město. V původních podkladech se sice jednalo o dálnici, ale stavba 4-pruhové komunikace byla realizována jako přeložka silnice I/3 a dodnes nemá plné parametry dálnice. V současné době probíhá její rekonstrukce k dodržení všech dálničních parametrů, po jejímž dokončení bude komunikace označena jako dálnice D 3.

## Dálnice D 5

Výstavba prvního úseku dálnice D 5 Třebonice – Rudná byla zahájena v roce 1976. V křižovatce Třebonice navazovala stavba dálnice na výstavbu Radlické radiály a první stavbu silničního okruhu kolem Prahy v úseku Třebonice – Slivenec. Stavba byla uvedena do provozu 20. října 1982. Stavby v úseku Rudná – Bavoryně byly uváděny do provozu postupně, přičemž poslední část byla uvedena do provozu v roce 1989. Realizaci těchto staveb se výrazně ulehčilo Berounu od častých kongescí dopravy a exhalací způsobených automobilovým provozem.

V dalších letech byla po jednotlivých stavbách realizována výstavba dálnice D 5 až po křižovatku Ejpovice, kde na dálnici navázala výstavba 4-pruhového přivaděče silnice I/5 do Plzně. V roce 1995 tak došlo ke zprovoznění celého úseku dálničního spojení z Prahy do Plzně. Tím se podařilo zkrátit dobu jízdy mezi těmito městy na polovinu.

Dálnici v úseku od Sulkova (Plzeň-západ) po Rozvadov na hranici SRN měla původně stavět a provozovat soukromá společnost a mělo se zde platit mýto. Propočty však ukázaly, že mýto by bylo tak drahé, že by dálnici mnoho řidičů nepoužilo. I tuto stavbu tedy financoval stát. Stavební práce na dálnici v tomto úseku délky 63 km probíhaly najednou, jednalo se o dosud největší dálniční stavbu na našem území uváděnou v jedné chvíli do provozu. Výstavba byla koordinována s výstavbou spolkové dálnice A 6 na německém území. Slavnostní otevření navazujících dálnic včetně hraničního přechodu proběhlo 10. listopadu 1997.

Na dálnici D 5 však stále zbývalo dokončit obchvat Plzně. Proti určené variantě se vynořilo mnoho odpůrců a spory se táhly do podzimu 1999, kdy bylo územní rozhodnutí potvrzeno. Ani potvrzení územního rozhodnutí neznamenovalo konec odporu proti stavbě v dané trase. Ředitelství dálnic tak mohlo zahajovat stavby jen pomalu a ve velkých odstupech. Nejdříve začaly stavby mostu přes Úslavu v říjnu 1996 a mostu přes Radbuzu v roce 1997. Neutuchající spory umožnily zahájit další stavbu až v roce 2001. Stále méně únosná dopravní situace v Plzni si vynutila po dokončení mostu přes Radbuzu a okolní trasy dálnice mezi Útušicemi a Sulkovem společně s jejich zprovozněním 15. prosince 2003 i zprovoznění jen částečně dokončené stavby Ejpovice – Černice. Jako po-



Poslední dokončený úsek dálnice D 5 na obchvatu Plzně





Tunel Panenská na dálnici D 8

slední na dálnici D 5 začal sloužit veřejnosti dne 6. října 2006 úsek stavby Černice – Litice, jehož součástí je i 390 m dlouhý tunel Valík. Jedná se o první tunel na dálnicích v ČR.

## Dálnice D 8

Výstavba dálnice D 8 byla zahájena v roce 1984 v úseku mezi Řehlovicemi a Trmicemi na severu Čech jako část jižního spojení Teplic a Ústí nad Labem. Toto spojení bylo budováno jako náhrada za plánované přerušení severního spojení těžbou hnědého uhlí. Stavba dlouhá 4,5 km byla uvedena do provozu v roce 1990.

V listopadu 1990 byla zahájena výstavba dálnice D 8 ve směru od Prahy. První úsek Zdiby – Úžice délky 9,6 km byl uveden do provozu v červenci 1993. Další stavba Úžice – Nová Ves byla zprovozněna v roce 1996, přičemž dvěma dlouhými mosty překračovala Vltavu a údolí Bakovského potoka.

Dálnici D 8 však ani nadále nebyl souzen plynulý postup. Další stavbou uvedenou do provozu byl osamocený úsek Doksany – Lovosice, otevřený o dva roky později. Díky tomuto úseku se podařilo zkrátit trasu mezi Doksany a Lovosicemi o 10 km a výrazně snížit množství vozidel projíždějících Terezínem. Součástí této stavby se stal také velký most přes Ohři a její inundační území s délkou přemostění 1169,20 m. Jedná se o dosud nejdelší dálniční most v ČR. Teprve následující stavba z roku 2001 v úseku Nová Ves – Doksany umožnila plynulou jízdu z Prahy do Lovosic na dálnici v délce 48 km.

Poslední provozovanou stavbu na dálnici D 8 představuje úsek Trmice – státní hranice, který u Trmic navazuje na onu první postavenou stavbu 0806 z roku 1990. Stavba byla zahájena v roce 2003 a dočkala se zprovoznění v prosinci 2006 současně s navazující spolkovou dálnicí A 17 na německém území. Součástí stavby je několik velkých mostů a dva dálniční tunely – Libouchec a Panenská. Tunel Panenská je délkou 2167,70 m dosud nejdelším dálničním tunelem v ČR.

## Dálnice D 11

Ke zprovoznění prvního úseku dálnice D 11 došlo až 12. října 1984, i když výstavba probíhala od podzimu 1978. Najednou se zprovoznila jak stavba v úseku Praha – Jirny, tak část stavby Jirny – Třebestovice po křižovatku Bříství. Dálnice začínala u Prahy v prostoru Horních Počernic odpojením z vnějšího pražského okruhu R 1. O rok později, v říjnu 1985, se začalo jezdit i po zbývající části stavby 1102 mezi křižovatkami Bříství a Poříčany (Sadská).

Zprovoznění další stavby Třebestovice – Libice nad Cidlinou se motoristé dočkali až v listopadu 1990. Konečně přestala vést tranzitní doprava do východních Čech a do Polska přes náměstí lázeňského města Poděbrady. Součástí stavby je i zavěšený most přes Labe.

Podobně jako u dálnice D 8 došlo i u trasy na Hradec Králové k výraznému zdržení výstavby. Na plynulé pokračování dálnice od Poděbrad si motoristé museli počkat dlouhých šestnáct let. Dne 19. prosince 2006 započal dálniční provoz od Libice nad Cidlinou po křižovatku Sedlice. Kvůli stále nedořešeným dlouholetým problémům s výkupy pozemků nebyla dosud dálnice dostavěna po křižovatku Kukleny, ale končí dočasně v km 86,5, kde je vybudován provizorní sjezd na silnici III/32324 a dále na silnici II/333. Tato silnice II/333 směrem do Hradce Králové však nevyhovuje pro provoz těžké nákladní dopravy. Proto musí od roku 2006 všechna nákladní vozidla jedoucí od Prahy sjíždět na křižovatce Chýšť a směrem na Hradec Králové pokračovat po stávající silnici I/11.

## Dálnice D 47 (D 1)

Původně měla výstavbu dálnice D 47 v úseku Lipník nad Bečvou – Ostrava – hranice s Polskem zabezpečovat soukromá společnost na principu PPP. Vzhledem k určitým potížím však i tuto stavbu převzal stát a začal ji sám financovat. Výstavba dálnice D 47 byla zahájena v úseku Ostrava-Rudná – Hrušov v říjnu roku 2003. Jako první se podařilo uvést do provozu v prosinci 2007 úsek dálnice od Ostravy-Rudné po Bohumín v délce 17,2 km. Následoval úsek od Ostravy-Rudné po Bravantice, jehož součástí je i dálniční tunel Klimkovic. To se stalo v květnu 2008. Zatím poslední úsek uvedený do provozu, délky 15,4 km, se nachází mezi Lipníkem nad Bečvou a Bělotínem, kde na tuto dálnici navazuje rychlostní silnice R 48 směrem na Frýdek-Místek a Polsko. Zprovoznění této dálniční stavby v listopadu 2008 tak umožnilo podstatně zlepšit jízdní podmínky na mezinárodní silnici E 462 a zkvalitnit silniční napojení východní části Moravskoslezského kraje. V zájmu lepší orientace řidičů bylo rozhodnuto označit celý tah Praha – Brno – Ostrava – hranice s Polskem jako dálnici D 1.



Dálnice D 47 u Klimkovic

## Výstavba rychlostních silnic

K řešení kapacitních problémů na dopravně nejvýznamnějších silnicích byly od šedesátých let minulého století kromě dálnic postupně budovány i 4-pruhové silnice. Jejich výstavba byla podle požadavků usnesení vlády č. 282/1971 orientová-



Dálnice D 11 v úseku Libice n. Cidlinou – Chýšť

na zejména na výpadové úseky z velkých měst. Tyto silnice byly budovány většinou jako směrově rozdělené komunikace s mimoúrovňovými křižovatkami určené pro všechny účastníky silničního provozu.

V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu byl v roce 1980 schválen ministerstvem vnitra Správou pro dopravu v rámci Kategorizace silnic I. a II. třídy rozsah silnic, na kterých bude s použitím dopravní značky „Silnice pro motorová vozidla“ dle vyhlášky č. 100/1975 Sb. vyloučen provoz velmi pomalých vozidel, cyklistů a pěších. Při revizi kategorizace v roce 1985 byl pro pojmenování těchto silnic použit název „rychlostní silnice“, jednotlivé tahy byly označeny obdobně jako dálnice písmenem „R“ a číslem silnice. Technické požadavky na řešení rychlostních silnic byly stanoveny při revizi ČSN 73 6101 v roce 1985. Plánovaný rozsah sítě rychlostních silnic se několikrát upřesňoval. Konečný rozsah rychlostních silnic byl schválen mj. usnesením vlády č. 741/1999 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010.

Jako první byla zahájena výstavba rychlostní silnice R 10 spojující Prahu s libereckou aglomerací a Krkonošemi, a to v roce 1967 výstavbou 4-pruhové přeložky silnice I/10 kolem Mladé Boleslavi. V návaznosti na tuto stavbu probíhala do roku 1981 dostavba silnice od Prahy a do roku 1993 do Ohrazenic u Turnova. Tím byla rychlostní silnice R 10 uvedena do provozu v celé své plánované délce 71 km.

V roce 1969 byla zahájena výstavba rychlostní silnice R 4 stavbou Jíloviště – Varadov navazující na dříve provedenou výstavbu výpadového úseku z Prahy. Do konce roku 1989 se uskutečnila výstavba rychlostní silnice R 4 zajišťující spojení Prahy se západní částí jižních Čech a SRN v délce 31 km ke

křižovatce Skalka, kde se odpojuje silnice I/18 do Příbrami.

V roce 1971 byla zahájena výstavba rychlostní silnice R 7 stavbou Přední Kopanina – Kněžves navazující na realizovaný výpad silnice I/7 z Prahy kolem ruzyňského letiště. Do konce roku 1990 proběhla výstavba po křižovatku Slaný-jih v délce 17 km.

V roce 1972 byla zahájena výstavba 4-pruhové silnice I/2 na výpadu z Brna ve směru na Břeclav, Mikulov a Znojmo v úseku Modřice – Rajhrad. Po výstavbě dálnice D 2 je tento úsek součástí rychlostní silnice R 52. Do roku 1996 byla realizována výstavba rychlostní silnice R 52 zabezpečující spojení Brna s Vídní v navazujícím úseku délky 20 km po křižovatku se silnicí I/53 u Pohořelic, kde odbočuje doprava směrem na Znojmo.

Na výpadu z Olomouce směrem na Brno byla zahájena výstavba rychlostní silnice R 46 v roce 1972 stavbou Olomouc – hranice okresu Prostějov. Výstavba celé rychlostní silnice R 46 po Vyškov v délce 38 km byla dokončena v roce 1992.

V roce 1973 byla zahájena výstavba rychlostní silnice R 35 z Olomouce do Mohelnice stavbou Příkazy – Křelov. Výstavba úseku do Mohelnice v délce 27 km se uskutečnila do roku 1985. V období let 1991 až 2007 byla realizována výstavba této rychlostní silnice mezi Ohrazenicemi u Turnova a Libercem v délce 17 km. V období let 1994 až 2007 byla realizována výstavba úseku Olomouc – Lipník nad Bečvou včetně jižního obchvatu Olomouce. Délka tohoto úseku je 32 km.

V roce 1977 byla zahájena výstavba silničního okruhu kolem Prahy (R 1), v jeho jihozápadní části v úseku Slivenec – Třebonice navazujícím na dálnici D 5. Účelem okruhu je převedení tranzitní



Rychlostní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice



Křižovatka rychlostních silnic R 35 a R 46 u Olomouce

dopravy z uliční sítě města a rozvádění zdrojové a cílové dopravy. Na uvedenou stavbu později navázala výstavba západní části okruhu po Ruzyňi s vazbou na silnice I/6 a I/7. Ve východní části okruhu byla provedena výstavba úseku Poděbradská – Českobrodská mezi R 10, D 11 a I/12. V roce 2001 tak bylo v provozu 16 km silničního okruhu.

V roce 1979 byla zahájena v úseku Nové Strašecí – Kačice výstavba rychlostní silnice R 6 spojující Prahu s Karlovými Vary, Chebem a SRN. Výstavba rychlostní komunikace probíhala směrem ku Praze. Poslední stavba Praha – Pavlov dokončující výstavbu celého úseku délky 32 km byla uvedena do provozu v prosinci 2008. Výstavba v úseku Karlovy Vary – Cheb byla zahájena v roce 1993 stavbou severního obchvatu Chebu, na kterou navázala výstavba směrem ke Karlovým Varům po Kamenný Dvůr a realizace stavby Karlovy Vary – západ, které byly dokončeny do roku 2008.

V roce 1982 byla zahájena výstavba rychlostní silnice R 56 mezi Frýdkem-Místkem a Ostravou, jejímž účelem je zlepšit spojení mezi těmito městy a spojení Ostravy s rekreační oblastí Beskyd. Výstavba rychlostní silnice délky 12 km byla dokončena v roce 1990.

V roce 1980 byla zahájena výstavba 4-pruhové silnice Nové Dvory – Řehlovice náhradou za plánované přerušení severního spojení Ústí nad Labem a Teplic v trase plánované rychlostní silnice R 63 zabezpečující napojení Teplic a přilehlé oblasti na dálnici D 8.

Výstavba v délce 7 km byla dokončena v roce 1985.

Silnice I/48 byla v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století mezi Běloušínem a Příborem přestavována jako 4-pruhová směrově nerozdělená komunikace bez středního dělicího pásu. Z tohoto důvodu nemohla být zařazena do rychlostních silnic. Jako rychlostní silnice byly po roce 1994 realizovány stavby v úseku Frýdek-Místek – Český Těšín. Tento úsek rychlostní silnice R 48 délky 23 km byl dokončen v roce 2007. Spolu s výstavbou dálnice D 47 byla realizována i výstavba této rychlostní silnice od D 47 (nově D 1) po realizovaný jižní obchvat Běloušín zajišťující připojení R 48 na dálnici. Stavba délky 2 km byla uvedena do provozu v roce 2008.

Výstavba rychlostní silnice R 55 byla zahájena v roce 2003 stavbou Otrokovice – Skalka délky 3 km, uvedenou do provozu v roce 2006.

## 2. Současný stav sítě dálnic a silnic v ČR

### Správa silnic a dálnic v ČR

Ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, se pozemní komunikace dělí na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Podle § 5 zákona se silnice dělí podle svého určení a dopravního významu do tříd. Silnice I. třídy jsou určeny zejména pro dálkovou a meziměstskou dopravu, přičemž silnice I. třídy vystavěné jako rychlostní silnice jsou přístupné pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis (zákon o provozu na pozemních komunikacích). Silnice II. třídy jsou určeny pro dopravu mezi okresy, silnice III. třídy jsou určeny k vzájemnému spojení obcí a jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Podle § 9 zákona o pozemních komunikacích je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy, tedy i rychlostních silnic, stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se tyto silnice nacházejí. Vlastníkem místních komunikací jsou obce, na jejichž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací jsou právnické nebo fyzické osoby. Tento zákon stanovuje mj. práva a povinnosti vlastníka v péči o pozemní komunikace. Prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy ČR k zákonu pak vymezuje podrobnosti k péči vlastníka o dálnici, silnici a místní komunikaci a způsob jejich evidence. V rámci tzv. majetkové správy pozemních komunikací je jejich vlastníkem povinen zajišťovat evidenci komunikací, pravidelné a mimořádné prohlídky komunikací, jejich mostů a tunelů, údržbu a opravy komunikací i zajišťovat jejich výstavbu a rekonstrukce.

Zajištění výkonu práv a povinností v péči o pozemní komunikace ve vlastnictví státu patří do působnosti Ministerstva dopravy ČR. To si k zabezpečení práv a povinností státu v péči o dálnice a silnice I. třídy (vč. rychlostních silnic) zřídilo státní příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR se sídlem v Praze (dále jen ŘSD ČR). To má své správy ve všech krajích za účelem optimalizace nákladů při výkonu majetkové správy komunika-

cí v majetku státu i umožnění dobré spolupráce s kraji. ŘSD ČR zajišťuje vedení příslušných evidencí pozemních komunikací v majetku státu, provádění potřebných prohlídek jejich stavu, ověřování intenzit provozu na těchto komunikacích a rozborů silniční nehodovosti, plánování a realizaci oprav, rekonstrukcí a výstavby přeložek stávajících silnic I. třídy i výstavby nových dálnic a rychlostních silnic. Údržbu dálnic a některých rychlostních silnic provádí ŘSD ČR ze středisek správy a údržby svými údržbovými kapacitami, vlastní údržbové činnosti na ostatních komunikacích ve vlastnictví státu jsou prováděny s využitím silničních údržbových kapacit krajů a soukromých firem.

Při zajišťování územní ochrany rozvoje dálniční a silniční sítě ŘSD ČR úzce spolupracuje s pořizovateli územních prognóz a územních plánů a zabezpečuje zpracování vyhledávacích studií jednotlivých dálnic a silnic ve variantách. V rámci přípravy staveb jsou zpracovávány dokumentace hodnocení vlivu na životní prostředí (EIA) a jejich projednávání. V rámci územní přípravy staveb jsou zpracovávány dokumentace pro územní rozhodnutí, jejich projednávání s dotčenými účastníky územních řízení. Po vydání územního rozhodnutí jsou zajišťovány výkupy potřebných nemovitostí k realizaci stavby. ŘSD ČR zajišťuje i zabezpečení podkladů pro vydání stavebních povolení. Při zajišťování realizace jednotlivých staveb uzavírá smlouvy o dílo se zhotoviteli vybranými podle zákona o zadávání veřejných zakázek, provádí kontrolu provedených stavebních prací a přejímky dokončených stavebních objektů. Současně řeší problematiku zajištění potřebných finančních prostředků a úhradu odsouhlasených faktur.

Kromě zajišťování sjízdnosti pozemních komunikací ve vlastnictví státu je značná pozornost věnována údržbě záchytných bezpečnostních systémů a dopravního značení. V zájmu zabezpečení větší bezpečnosti provozu a informovanosti řidičů je postupně zaváděn informační systém o omezeních provozu na dálnicích a proměnné dopravní značky k usměrňování provozu. ŘSD ČR zabezpečuje za stát příjem prostředků vybraných elektronickým mýtem a jejich odvádění do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

Státní správu ve věcech dálnic, silnic, místních a veřejně přístupných komunikací vykonávají dle zákona o pozemních komunikacích silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy ČR, krajské úřady, obecní úřady s rozšířenou působností a celní úřady. Ministerstvo dopravy ČR mj. vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic a rychlostních silnic a uplatňuje stanoviska k územně plánovací dokumentaci a závazná stanoviska v územních řízeních z hlediska řešení dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy. Krajský úřad mj. vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy ČR.

průjezdy měst, což v dopravě zákonitě neodpovídá vyšším požadavkům doby.

Dalším důvodem neuspokojivé situace v dálniční a silniční dopravě je technický stav vozovek, který způsobuje snižování komfortu jízdy, nehodovost, zvyšování nákladů uživatelů a ovlivňuje jejich zdraví. Tyto skutečnosti zvyšují zájem veřejnosti o finanční otázky spojené jak s výstavbou nových silnic a dálnic, tak se správou tohoto veřejného majetku, což i u nás tak jako ve světě vyvolává nutnost nových trendů v oblasti hospodaření s pozemními komunikacemi. Tyto trendy spočívají v důsledném a systémovém plánování nových úseků, rekonstrukcí, údržby a oprav dálnic a silnic s ohledem na všechny důležité aspekty při zachování nejvyšší možné efektivity.

### Základní údaje o délce dálnic a silnic

Na území České republiky bylo k 1. 1. 2009 v provozu 688 km dálnic a 54 966 km silnic. Z toho je 6 213 km silnic I. třídy, 14 592 km silnic II. třídy a 34 161 km silnic III. třídy. Celkem 372 km silnic I. třídy bylo vybudováno jako rychlostní silnice, které jsou určeny pouze pro silniční motorová vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zákonné předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Rychlostní silnice mají obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. V uvedené délce dálnic a rychlostních silnic v provozu jsou zahrnuty i ty úseky, které byly vybudovány, ale nebyly dosud označeny dopravními značkami „dálnice“ či „rychlostní silnice“. Celkový rozsah sítě dálnic a silnic v České republice k 1. 1. 2009 je vyznačen v grafu 3.1.

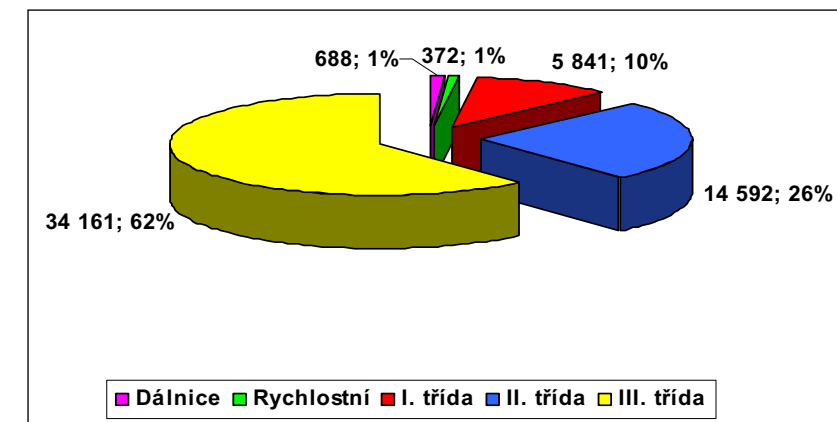
Přehled délky dálnic, rychlostních silnic a dalších silnic I. třídy, silnic II. a III. třídy k 1. 1. 2009 v členění podle krajů je uveden v připojené tabulce 3.1.

K 1. 1. 2009 bylo tudíž v České republice v provozu 1 060 km dálnic a rychlostních silnic. Rozsah provozované sítě dálnic a rychlostních silnic činí cca 48,7 % rozsahu jejich plánované délky.

Rozsah provozované sítě dálnic a rychlostních silnic v ČR v letech 1990 a 2009 je patrný z příložených mapek. Oproti roku 1989, kdy došlo ke změně politických poměrů v ČR, se zvětšila délka dálnic v provozu o 353 km a rychlostních silnic o 163 km.

### Rozsah sítě dálnic, rychlostních silnic a silnic a jejich stav

Stále vyšší tlak na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy, ale také na šetrnost dopravních cest k životnímu prostředí způsobuje, že stávající síť dálnic a rychlostních komunikací vzhledem k neustále rostoucí mobilitě obyvatelstva a přepravní zátěži je v mnoha ohledech nedostatečná. Trasy po silnicích nižší třídy se zase potýkají s často nedostatečnými parametry komunikace (malá šířka vozovky, velké podélné sklony, směrové oblouky o malém poloměru), s malou vybaveností (nedostatek odpočívek, sociálního zařízení), ale také s nepopulárními



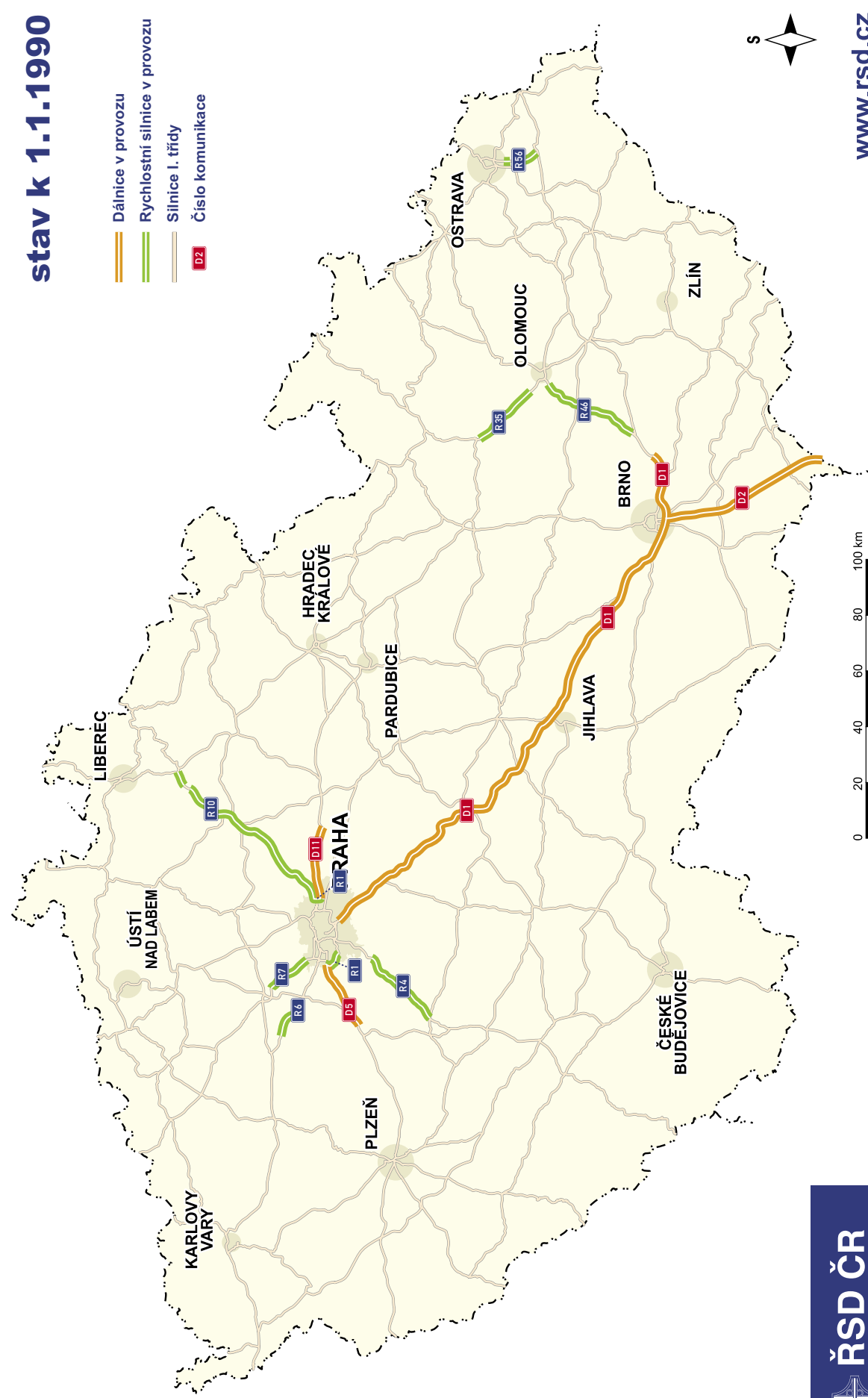
Graf 3.1 Délka sítě dálnic a silnic v ČR (stav k 1. 1. 2009)



# Sít' dálnic a rychlostních silnic

stav k 1.1.1990

- Dálnice v provozu
- Rychlostní silnice v provozu
- Silnice I. třídy
- Číslo komunikace



ŘSD ČR  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

0 20 40 60 80 100 km

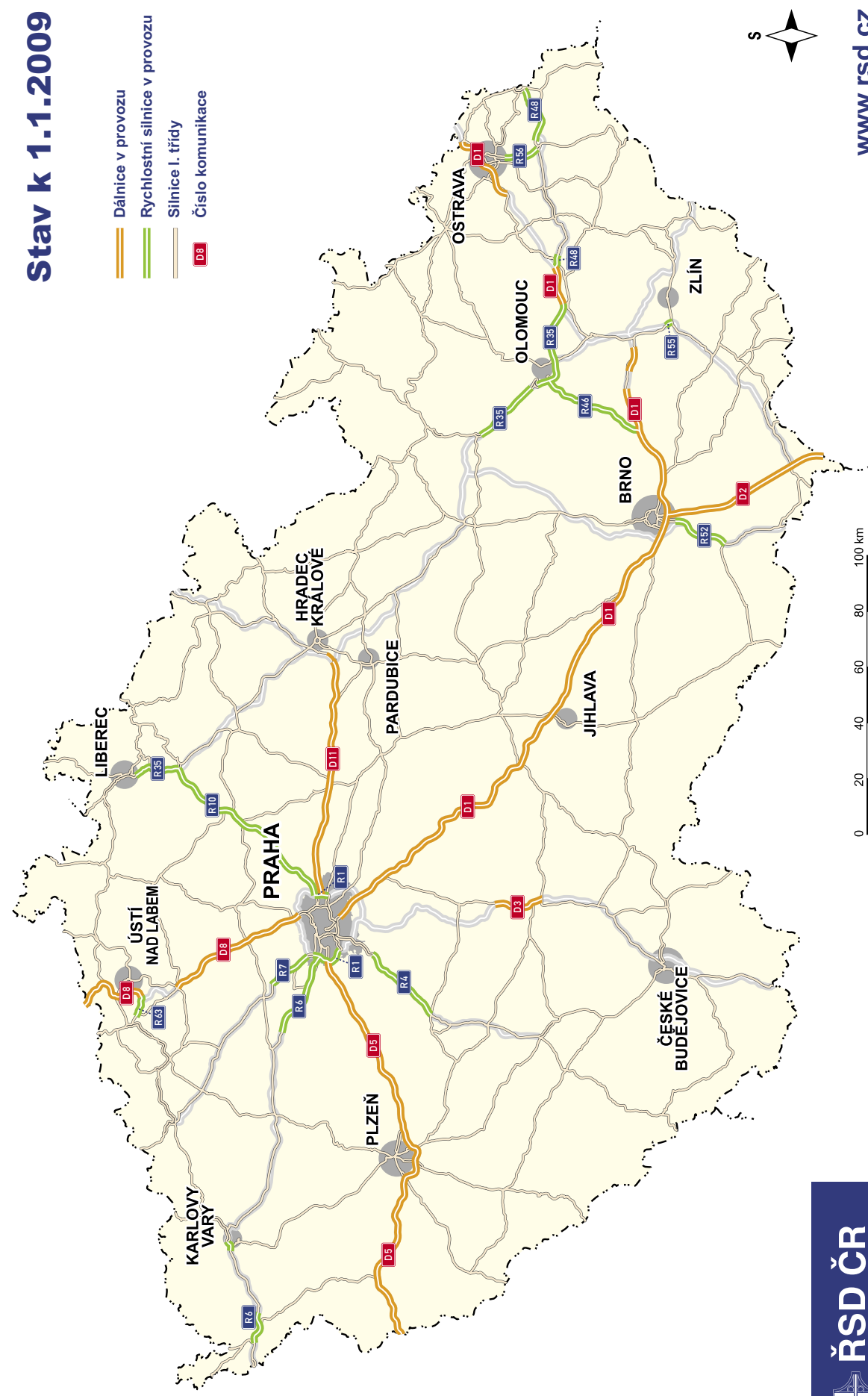
www.rsd.cz



# Sít' dálnic a rychlostních silnic

Stav k 1.1.2009

- Dálnice v provozu
- Rychlostní silnice v provozu
- Silnice I. třídy
- Číslo komunikace



ŘSD ČR  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

0 20 40 60 80 100 km

www.rsd.cz

Tabulka 3.1 Přehled délky dálnic, rychlostních silnic a dalších silnic I. třídy, silnic II. a III. třídy v ČR v km (stav k 1. 1. 2009)

Kraj	Dálnice	Silnice				Celkem
		Rychlostní	I. třída	II. třída	III. třída	
Hl. město Praha	11	22	10	30	0	73
Středočeský	192	141	658	2 368	6 255	9 614
Jihočeský	15	1	660	1 636	3 819	6 131
Plzeňský	109	0	420	1 512	3 089	5 130
Karlovarský	0	18	208	487	1 331	2 044
Ústecký	53	7	484	901	2 754	4 199
Liberecký	0	23	310	487	1 608	2 428
Královéhradecký	16	0	438	894	2 418	3 766
Pardubický	8	0	458	909	2 221	3 596
Vysočina	93	0	424	1 630	2 946	5 093
Jihomoravský	134	29	418	1 475	2 437	4 493
Olomoucký	22	92	350	923	2 186	3 573
Zlínský	7	3	336	574	1 200	2 120
Moravskoslezský	28	36	667	766	1 897	3 394
<b>ČR</b>	<b>688</b>	<b>372</b>	<b>5 841</b>	<b>14 592</b>	<b>34 161</b>	<b>55 654</b>

### Porovnání délek dálnic s evropskými státy

Zatímco hustotou silniční sítě patří Česká republika k předním zemím Evropy, podstatně horší situace je ve vybavenosti její silniční infrastruktury dálnicemi. V tabulce 3.2 jsou uvedeny délky dálnic a jejich hustoty ve vyspělých evropských státech i některých středoevropských zemích. Údaje o délkách dálnic a jejich hustotě jsou s ohledem na dostupnost údajů o provozovaných délkách dálnic uvedeny k roku 2005.

Porovnání hustot dálnic je patrné z připojeného sloupcového grafu 3.2, kde údaj za ČR je vyznačen červenou barvou.

Z porovnání je zřejmé, že svou hustotou dálnic 7,1 km/1000 km<sup>2</sup> Česká republika značně zaostává za vyspělými evropskými zeměmi, kde se hustoty dálnic pohybují v rozmezí 19,8 – 57,2 km/1000 km<sup>2</sup>. Oproti Portugalsku, které má obdobnou výši HDP, zaostáváme 3,5-krát. Zajímavé je

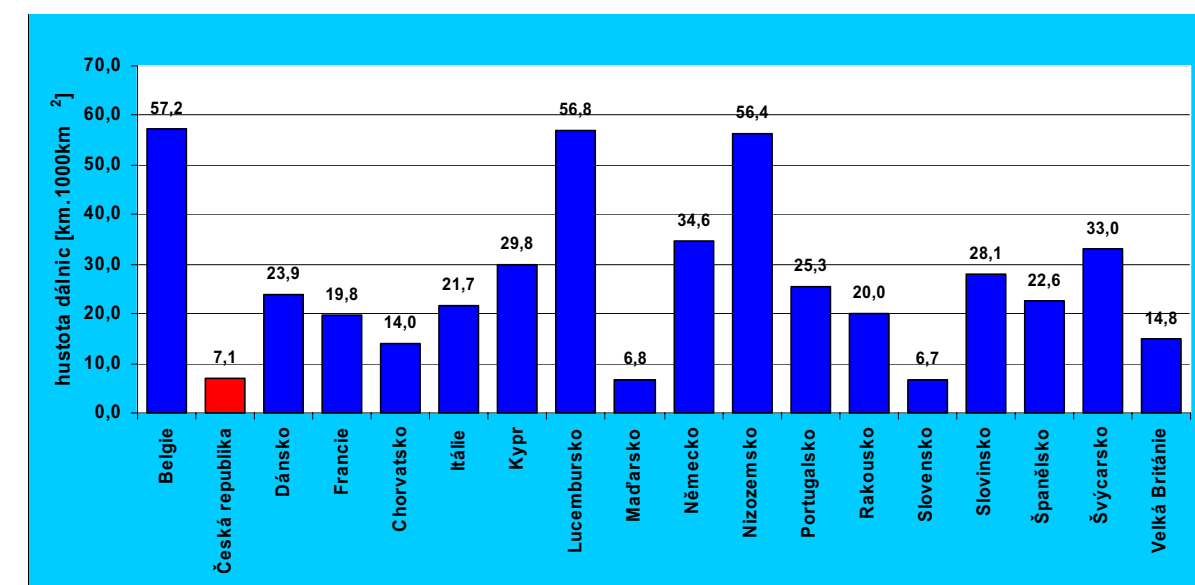
i porovnání s balkánskými zeměmi Slovinskem a Chorvatskem, které v zájmu oživení ekonomiky a vytvoření podmínek pro rozvoj turistického ruchu intenzivně budují síť dálnic. V roce 2005 byla hustota dálnic ve Slovinsku 4-krát vyšší a v Chorvatsku 2-krát vyšší než v naší republice.

V České republice jsou často prezentovány názory, že rozsah vybudovaných dálnic je již dostatečný a jejich další výstavba není z důvodu ochrany přírody potřebná. Z tohoto pohledu je zajímavé porovnání naší hustoty dálnic se zeměmi známými svou ochranou přírody a životního prostředí. V porovnání s Českou republikou je hustota dálnic ve Švýcarsku vyšší 4,6-krát a v Rakousku 2,8-krát.

Z uvedeného je zřejmé, že vybavení České republiky dálnicemi, ale i rychlostními silnicemi je výrazně nižší, než je tomu ve vyspělých zemích Evropy. Aby se zmírnilo zaostávání České republiky za Evropou, je naléhavě potřebné zabezpečit urychlenou dostavbu sítě dálnic a rychlostních silnic, neboť ty jsou základním předpokladem k zabezpečení kva-

Tabulka 3.2 Údaje o dálnicích v evropských státech k roku 2005

Stát	Rozloha km <sup>2</sup>	Dálnice km	Hustota dálnic km/1000 km <sup>2</sup>
Belgie	30 528	1 747	57,2
Česká republika	78 866	546	7,1
Dánsko	43 094	1 032	23,9
Francie	547 030	10 804	19,8
Chorvatsko	56 528	792	14,0
Itálie	301 230	6 542	21,7
Kypr	9 250	276	29,8
Lucembursko	2 586	147	56,8
Maďarsko	93 030	636	6,8
Německo	357 021	12 363	34,6
Nizozemsko	41 526	2 342	56,4
Portugalsko	92 391	2 341	25,3
Rakousko	83 870	1 677	20,0
Slovensko	48 845	328	6,7
Slovinsko	20 273	569	28,1
Španělsko	504 782	11 432	22,6
Švýcarsko	41 293	1 361	33,0
Velká Británie	244 820	3 634	14,8



Graf 3.2 Hustota dálnic v evropských zemích



Stavba dálnice D 1 (D 47) v úseku Lipník nad Bečvou – Běloutín

litní, rychlé a bezpečné silniční dopravy ovlivňující možnosti ekonomického rozvíjení republiky.

### Dopravní stav silnic

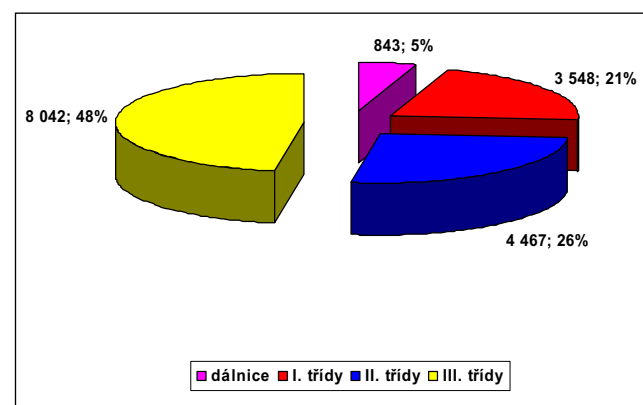
Kromě dálnic a rychlostních silnic mají velký význam pro dopravní obsluhu republiky silnice I. třídy. Ač jejich délka představuje 11 % délky silniční sítě, je po nich realizováno 43,2 % dopravního výkonu na celé síti. Tempo přestavby silnic I. třídy neodpovídá potřebám zlepšení dopravní

situace na těchto silnicích, a to zejména v průtahcích městy a obcemi, ani z hlediska ochrany životního prostředí v jejich okolí.

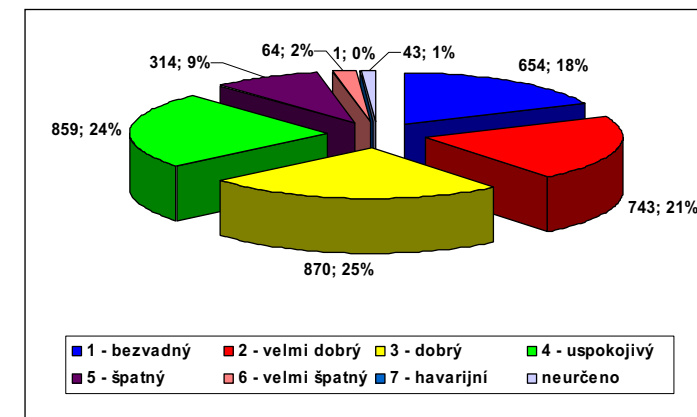
V normových parametrech je upraveno pouze 46,6 % jejich délky. Více než 50 % silnic I. třídy je tak vedeno v historických trasách s častými závadami ve směrovém a výškovém vedení, s úrovnovými železničními přejezdy, chybějícími přídatnými pruhy ve stoupání atd. Obzvláště nepříznivé je vedení průjezdné dopravy městy a obcemi, neboť ta podstatně zhoršuje dopravní situaci ve městech a negativně působí na životní prostředí v okolí průtahů silnic. Silnicemi I. třídy neupravenými do normových parametrů jsou často silně zatížené silnice v souběhu s plánovanými dálnicemi a rychlostními silnicemi, neboť jejich přestavba je odkládána s ohledem na plánovanou výstavbu rychlostních komunikací.

Na silniční síti České republiky se nachází 2 595 úrovnových železničních přejezdů, z toho na silnicích I. třídy 222, II. třídy 695 a silnicích III. třídy 1 678. Je zřejmé, že zejména úrovnové železniční přejezdy na silnicích I. třídy jsou vážnou dopravní závadou.

Na dálnicích a silnicích ČR bylo k 1. 1. 2009 evidováno 16 900 mostů o celkové délce 332 527 m. Z toho je 843 mostů na dálnicích, 3 548 mostů na silnicích I. třídy, 4 467 mostů na silnicích II. třídy



Graf 3.3 Počet mostů na dálnicích a silnicích ČR (k 1. 1. 2009)



Graf 3.4 Stavbní stav mostů na silnicích I. třídy k 1. 1. 2009



Stavba rychlostní silnice R 6 v úseku Praha – Pavlov

a 8 042 mostů na silnicích III. třídy. Ač počet mostů na dálnicích a silnicích I. třídy je pouze 26 % z celkového počtu silničních mostů, činí jejich délka 55 % z celkové délky mostů a plocha 67 % z celkové plochy mostů. U směrově rozdělených komunikací jsou mosty pro každý směr uváděny samostatně.

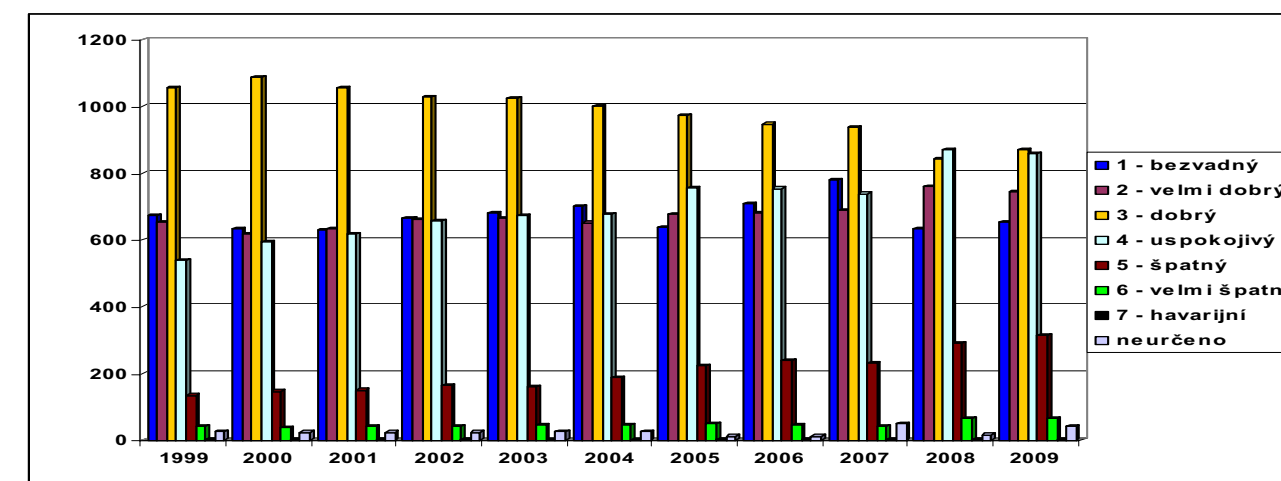
Základním problémem silničních mostů v České republice je jejich stavbní stav. Z výše uvedeného celkového počtu mostů jich je ve stavbním stavu špatný až havarijní 2 679, tj. 15,9 %, ve stavu uspokojivý 5 007, tj. 29,8 %, a jen 54,3 % mostů je ve stavu bezvadný až dobrý. U silnic I. třídy je ve stavbním stavu špatný až havarijní 379 mostů, tj. 10,8 %, ve stavu uspokojivý 859 mostů, tj. 24,5 %, ve stavu bezvadný až dobrý 2 267 mostů, tj. 64,7 %. Špatný stavbní stav mostů může vést k omezení rozsahu provozu po mostě, zejména pokud se týká přípustné hmotnosti vozidla, s dopady na zvýšení provozních nákladů při nutnosti objezdu mostu pro vyloučené účastníky provozu. Problémy se špatným stavbním stavem mostu

na silnici I. třídy mohou vést až ke změnám směrování dálkové nákladní dopravy, zvláště pokud se jedná o mosty přes vodní toky, kdy objížďka mostu s omezenou tonáží je problematická.

Stavbní stav mostů na silnicích I. třídy se při tom stále zhoršuje, jak je patrné z připojeného grafu 3.5 vývoje stavbního stavu mostů na silnicích I. třídy během posledních 10 let.

### Povrchové vlastnosti vozovek

Vzhledem k tomu, že neuspokojivý stav vozovek silničních komunikací negativně ovlivňuje bezpečnost provozu a tím i nehodovost, je silniční a dálniční síť ČR pravidelně diagnostikována prostřednictvím automatizované, velmi výkonné techniky, která poskytuje objektivní podklady jak pro operativní rozhodování, tak pro plánování údržby a oprav vozovek. Stav vozovek dálnic, rychlostních silnic a dalších silnic I. třídy v roce 2007 dokladují následující tabulky.



Graf 3.5 Vývoj stavbního stavu mostů na silnicích I. třídy (k 1. 1. 2009)

Tabulka 3.3 Stav vozovek z hlediska protismykových vlastností

Typ komunikace	Hodnocení dle klasifikačních stupňů				Měřeno jízdních pruhů (km)
	1-3: stav velmi dobrý až vyhovující		4-5: stav nevyhovující až havarijní		
	(km)	(%)	(km)	(%)	
Dálnice	1080,109	76,9	324,107	23,1	1404,216
Rychlostní silnice	47,710	79,4	12,355	20,6	60,065
Silnice I. tř.	870,913	90,70	88,920	9,3	959,833

### Stav vozovek z hlediska protismykových vlastností

Stav vozovek se udává součinitelem podélného tření změřeného zařízením TRT dle ČSN 73 6127. Tento parametr upozorňuje na místa, kde na vozovce za mokra dochází ke smyku vozidel v důsledku špatného spolupůsobení pohybující se pneumatiky a povrchu vozovky.

Výsledky měření uvedené v tabulce 3.3 dokládají problémy se zajištěním dobrých protismykových vlastností u dálnic a rychlostních silnic v důsledku velmi vysokého počtu projíždějících těžkých nákladních vozidel, které povrch vozovky ohlazují. Tabulka udává délky měřených jízdních pruhů (nikoliv celé komunikace).

### Stav vozovek z hlediska únosnosti

Únosnost vozovek je zjišťována zařízením deflektograf na základě osvědčení dle TP 163. Únosnost vozovky vypovídá o tom, kolik dopravní zátěže v daném čase přenesou bez jejího porušení. Je vyjadřována zbytkovou životností od 0 do 20 let. Měření únosnosti je prováděno jen na silnicích I. třídy, neboť dálnice a rychlostní silnice byly postaveny v nedávné době podle příslušných projektových norem a technických předpisů s konstrukcí vozovky zabezpečující požadovanou únosnost.

Z tabulky 3.4 je zřejmé, že téměř 50 % vozovek

Tabulka 3.4 Stav vozovek z hlediska únosnosti

Typ komunikace	Hodnocení dle klasifikačních stupňů				Měřeno jízdních pruhů (km)
	1-3: stav velmi dobrý až vyhovující		4-5: stav nevyhovující až havarijní		
	(km)	(%)	(km)	(%)	
Silnice I. tř.	322,866	52,3	294,752	47,7	617,618

silnic I. třídy nemá dostatečnou únosnost, což souvisí s problematikou neprovedení přeložek silnic a přestaveb silnic I. tř. v normových parametrech. Jak bylo již uvedeno, výstavba souběžné dálnice či rychlostní silnice řeší i problematiku nedostatečné únosnosti vozovek pro těžkou nákladní dopravu.

### Stav vozovek z hlediska podélných nerovností

Stav vozovek z hlediska podélných nerovností se vyjadřuje parametrem IRI, který byl měřen zařízením ARGUS dle ČSN 73 6175.

Podélné vlny, které nejsou postřehnutelné pouhým okem, vznikají v důsledku nestability podkladních vrstev vozovky nebo podloží. Jde o odchylku povrchu vozovky od ideálně rovného povrchu v rozmezí vlnové délky 0,5 m až 50 m. Z provedených měření (viz tabulka 3.5) vyplývá, že podélné nerovnosti nejsou u dálnic a rychlostních silnic závažnějším problémem a jízda po nich je oproti silnicím I. třídy z hlediska podélných nerovností bezpečnější.

### Stav vozovek z hlediska příčných nerovností

Hloubka vyjetých kolejí byla měřena zařízením ARGUS dle ČSN 73 6175.

Vyjeté koleje v asfaltových vrstvách se projevují

Tabulka 3.5 Stav vozovek z hlediska podélných nerovností

Typ komunikace	Hodnocení dle klasifikačních stupňů				Měřeno jízdních pruhů (km)
	1-3: stav velmi dobrý až vyhovující		4-5: stav nevyhovující až havarijní		
	(km)	(%)	(km)	(%)	
Dálnice	1354,445	98,3	23,743	1,7	1378,188
Rychlostní silnice	496,801	99,3	3,649	0,7	500,450
Silnice I. tř.	4925,358	95,0	258,025	5,0	5183,383

jako plynulé poklesy (prohloubeniny) v podélném směru vozovky na ploše stop kol dopravních prostředků. Vyvíjí se v čase v důsledku nekvalitní technologie a materiálů, ale také v důsledku velmi vysokého zatížení vozovek dálnic, rychlostních silnic i dalších silnic I. třídy stále narůstající kamionovou dopravou.

Větší procento vozovek se stává nevyhovující až havarijní zvláště u silnic I. třídy (viz tabulka 3.6), neboť značná část jejich vozovek nemá dostatečnou konstrukci odpovídající současným nárokům těžké nákladní dopravy.

### Závěr

Z výše uvedeného je zřejmé, že hustotou provozovaných dálnic značně zaostáváme za vyspělými zeměmi Evropy. Silnice I. třídy, po kterých je v současné době uspokojováno 43,2 % výkonů silniční dopravy v republice, svým uspořádáním, vybavením, stavem vozovek i mostů neodpovídají potřebám stále rostoucí silniční dopravy, a to zejména nákladní. Zvláště nepříznivá je situace v únosnosti vozovek silnic I. třídy, neboť cca 48 % vozovek nemá dostatečnou únosnost, a ve špatném stavebním stavu mostů. Velké dopravní problémy způsobují

dopravní závady na stávajících silnicích I. třídy, ke kterým patří zejména průtahy městy a obcemi, závady ve směrovém a výškovém vedení a úrovně železniční přejezdy. V zájmu řešení uvedených problémů je žádoucí maximálně urychlit výstavbu souběžných dálnic a rychlostních silnic.

## Dopravní zatížení

Základními charakteristikami silniční dopravy jsou intenzita dopravy, skladba dopravního proudu, dopravní výkon, proběhy vozidel a prognóza dopravy. Jsou důležitými údaji pro správce silniční sítě, kteří je využívají jako podklady pro koncepcí rozvoje komunikační sítě, návrhy komunikací, kapacitních výpočtů, ale také pro rozhodování o rozdělení finančních prostředků na opravy a rekonstrukce, při výpočtech negativních vlivů dopravy na životní prostředí apod. Růst silniční dopravy nejlépe charakterizuje intenzita dopravy a dopravní výkon. Intenzita dopravy je vyjádřena počtem vozidel, které projedou daným úsekem za 24 hodin. Dopravní výkon je dán součinem intenzity dopravy a délky sledovaného úseku.

Tabulka 3.6 Stav vozovek z hlediska příčných nerovností

Typ komunikace	Hodnocení dle klasifikačních stupňů				Měřeno jízdních pruhů (km)
	1-3: stav velmi dobrý až vyhovující		4-5: stav nevyhovující až havarijní		
	(km)	(%)	(km)	(%)	
Dálnice	1360,76	98,7	17,428	1,3	1378,188
Rychlostní silnice	502,985	96,0	21,051	4,0	524,036
Silnice I. tř.	4979,522	92,5	404,328	7,5	5383,850

## Intenzita dopravy

Měření intenzity dopravy se provádí dopravními průzkumy nebo sběrem dat ze stanic automatického sčítání dopravy. Od roku 2007, kdy bylo zavedeno elektronické mýtné u těžkých vozidel nad 12 t na dálnicích a rychlostních silnicích, je možno zjišťovat intenzity těžkých vozidel na dálnicích a rychlostních silnicích i touto formou.

ŘSD ČR provádí každých pět let „Celostátní sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR“ (CSD). Je to celostátní akce, při níž se na základě dopravních průzkumů (4 h, 8 h a 16 h) ve vhodně zvolených dnech v průběhu půl roku ručním způsobem zjišťuje roční průměrná denní intenzita (RPDI) na cca 8 000 úsecích. Hodnoty RPDI jsou zjišťovány na všech úsecích dálnic, silnic I. a II. třídy a vybraných silnic III. třídy (cca 15 % délky sítě). Tato akce je jedinečná v tom, že se sleduje 12 kategorií vozidel. Na příloženém pentlogramu „Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2005“ jsou vyznačeny intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy zjištěné při CSD v roce 2005.

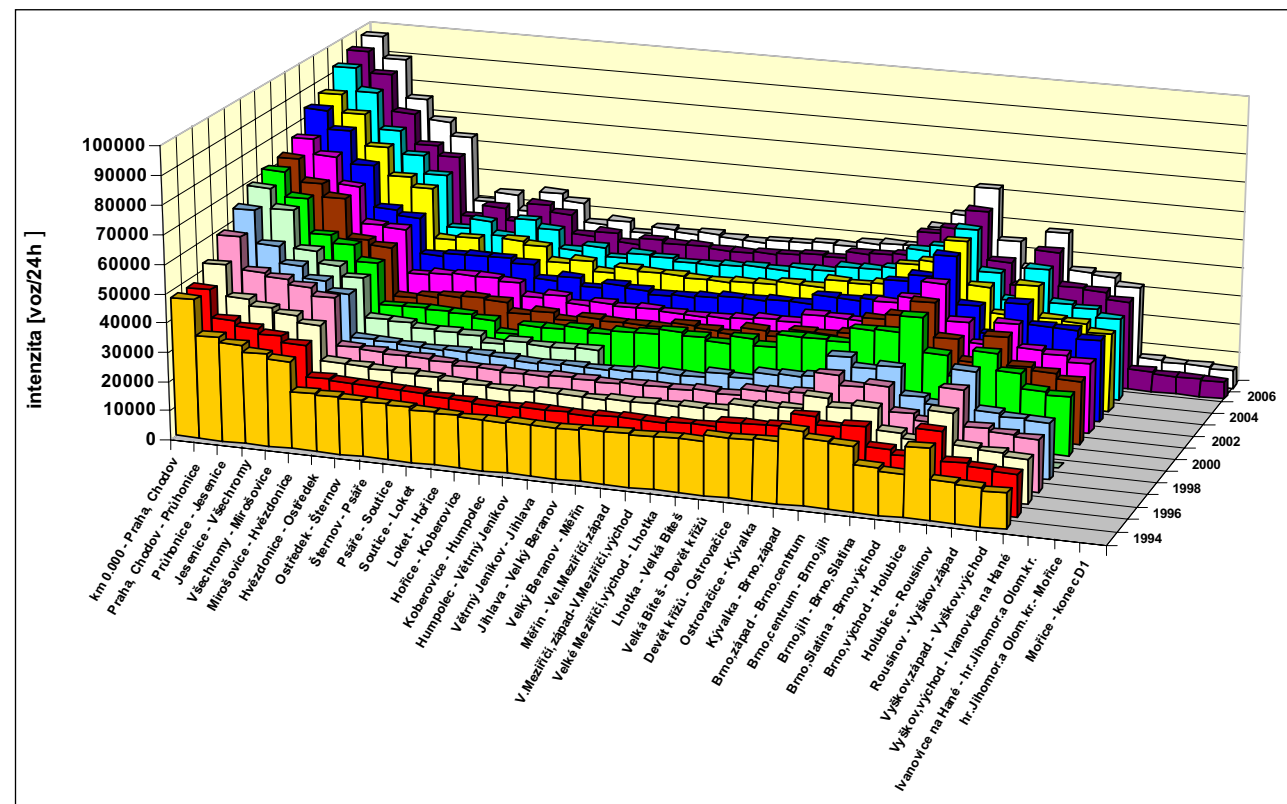
Pro zjištění intenzity dopravy mezi pětiletými obdobími CSD jsou používána data ze stanic automatického sčítání dopravy (ASD). Na dálnicích je osazeno cca 100 ASD, na síti silnic I. a II. třídy zhruba stejné množství. Každoroční zjišťování RPDI z ASD přispívá

ke sledování vývoje intenzit dopravy, přičemž lze sledovat 4, u některých automatů 7 kategorií vozidel.

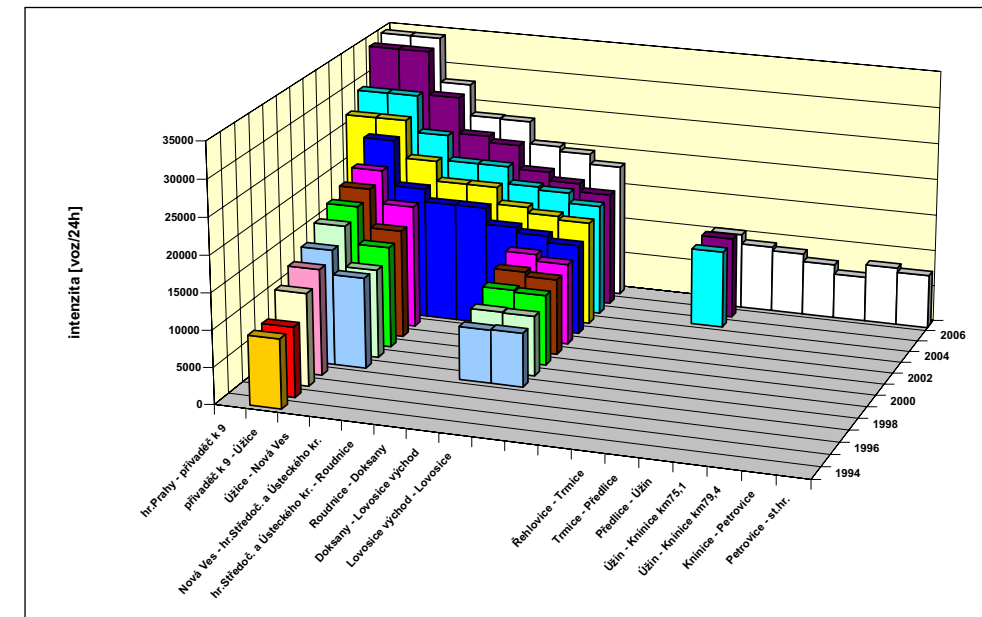
## Vývoj intenzity dopravy

Intenzita dopravy na silniční síti po roce 1990 neustále roste. Porovnáme-li údaje o intenzitě dopravy z ASD od roku 1990, vidíme, že pouze v roce 1991 byl zaznamenán pokles o 4 %. Od tohoto roku je patrný stálý vzestup intenzity dopravy s průměrným přírůstkem v období let 1992–1997 okolo 10 % ročně, od roku 1998 nepřekračuje 6 %. V posledních dvou letech 2006 a 2007 je nárůst intenzity dopravy cca 2 %.

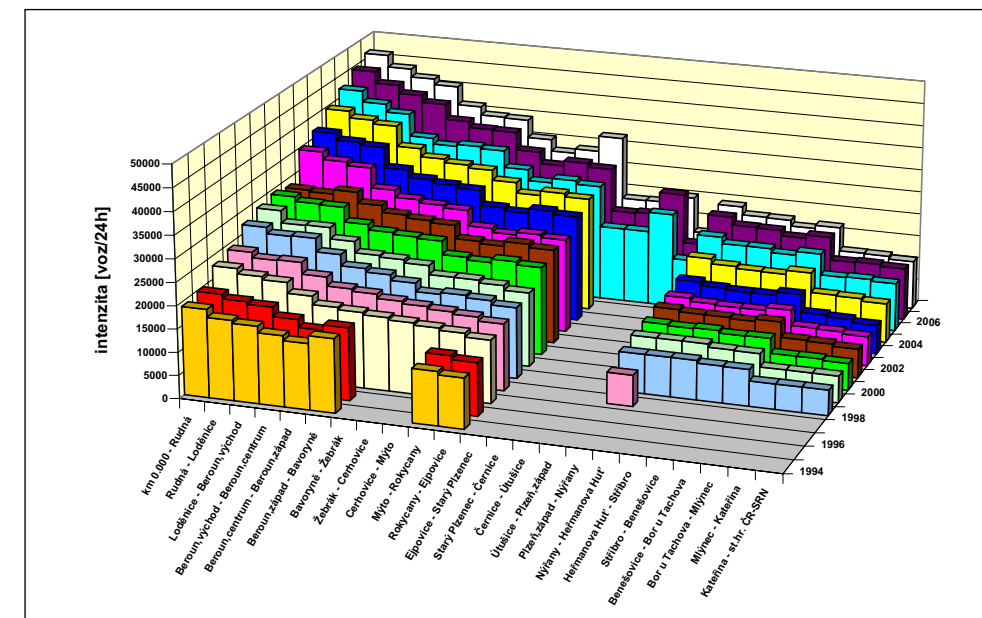
Podle údajů z CSD vzrostla na dálnicích intenzita dopravy mezi roky 1990 a 1995 o více než 15 %, v dalším pětiletém období do roku 2000 pak o 30 % a nárůst mezi roky 2000 a 2005 byl už skoro 45 %. Od roku 1994 je na dálnicích sledován vývoj intenzit dopravy každoročně pomocí ASD. Ze souborů těchto dat byl meziroční nárůst nejvyšší v letech 1996, 1997 a v 2003 a 2004 kolem 10 %, nejnižší přírůstek byl v roce 2001, jen 2 %. Od roku 2005 do roku 2006 a od roku 2006 do roku 2007 je nárůst shodný – 6 %. Grafy 3.6 – 3.10 znázorňují vývoj intenzit dopravy na jednotlivých dálnicích od roku 1994 z dat z ASD.



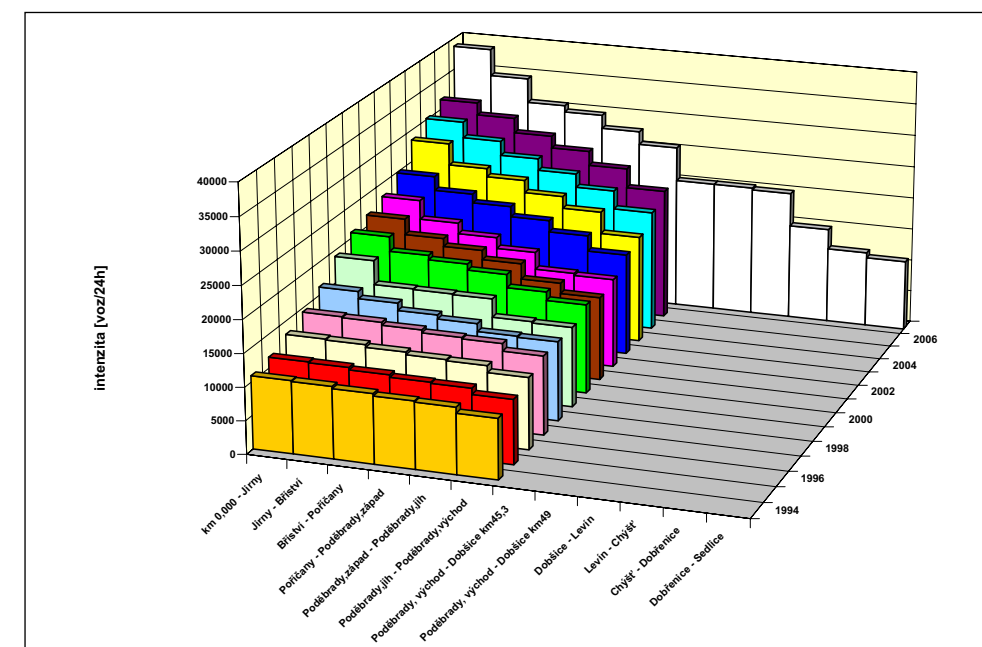
Graf 3.6 Průměrné denní intenzity dopravy na dálnici D 1 – vývoj od roku 1994 do roku 2007



Graf 3.7 Průměrné denní intenzity dopravy na dálnici D 5 – vývoj od roku 1994 do roku 2007



Graf 3.8 Průměrné denní intenzity dopravy na dálnici D 8 – vývoj od roku 1994 do roku 2007



Graf 3.9 Průměrné denní intenzity dopravy na dálnici D 11 – vývoj od roku 1994 do roku 2007



# INTENZITY DOPRAVY NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY

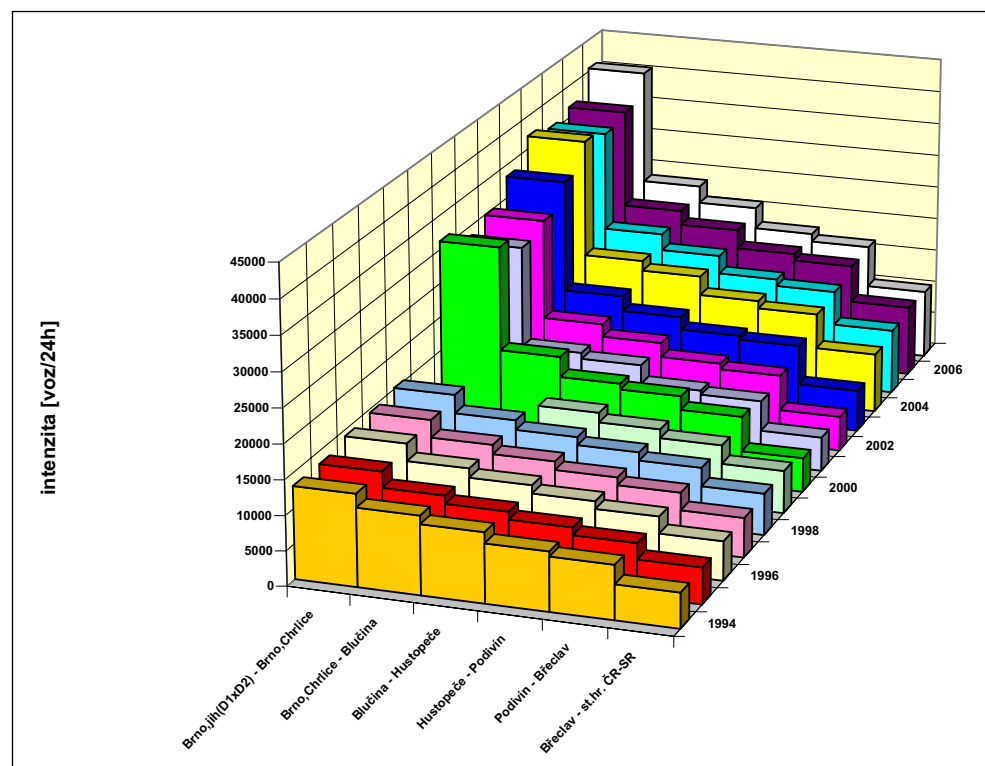
## SILNIČNÍ SÍŤ ČR V ROCE 2005

CELOROČNÍ PRŮMĚR VE VOZIDLECH ZA 24 h

2 (tisíce) VOZIDEL = 0,25 mm

 intenzity dopravy v tisících



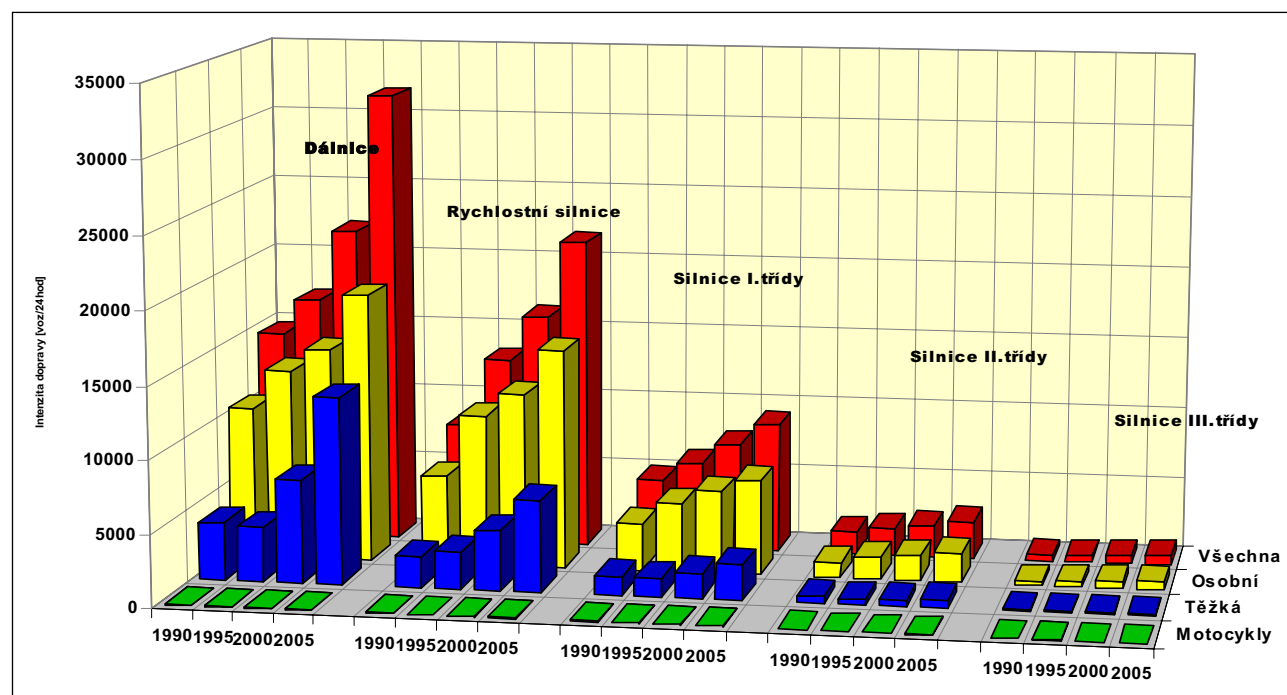


**Graf 3.10**  
Průměrné denní intenzity dopravy na dálnici D 2 - vývoj od roku 1994 do roku 2007

Celkově na dálnicích vzrostla intenzita dopravy od roku 1994 do roku 2007 o 132 %, na silnicích všech tříd od roku 1990 do roku 2007 v průměru o 65 %. Nárůst intenzit dopravy na silnicích I. třídy činil ve stejném období 75 % a na rychlostních silnicích 108 %. V grafu 3.11 je vyznačen vývoj intenzit dopravy na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I., II. a III. třídy v pětiletých intervalech od roku 1990.

### Nejvyšší intenzity dopravy

Nejvyšší intenzity dopravy na dálnicích jsou dosahovány na výpadečném úseku dálnice D 1 z Prahy, kde je RPDl přes 90 000 voz/24 h, ve většině pracovních dnů jsou však intenzity vyšší než 100 000 voz/24 h. Ve značném rozsahu je tak překračována úroňová intenzita pro úroveň dopravy D (dostačující) i E (nestabilní). Průměrná intenzita dopravy v ce-



**Graf 3.11** Vývoj intenzit na dálnicích a silnicích v pětiletých intervalech

lém úseku Praha – Mirošovice činila v roce 2007 cca 75 800 voz./24 h v obou směrech. Průměrná intenzita na D 1 v úseku Mirošovice – Brno je 40 000 voz./24 h. Na dálnicích D 5 a D 11 je průměrná intenzita kolem 24 000 voz./24 h, na dálnici D 8 cca 20 000 voz./24 h a na dálnici D 2 cca 19 000 voz./24 h. Nejnížší hodnoty průměrných denních intenzit dopravy na dálnicích jsou zatím na nově postavených úsecích dálnic D 1 Vyškov – Mořice 7 000 voz./24 h, D 8 Trmice – st. hranice 8 500 voz./24 h a D11 Chlumec n. C. – Sedlice cca 11 300 voz./24 h. Intenzity v těchto úsecích se výrazně zvýší po dostavbě navazujících úseků dálnice. Průměrná intenzita dopravy na dálnicích v roce 2007 byla 28 900 voz./24 h.

Nejvyšší intenzity dopravy na rychlostních silnicích na stanicích ASD v Čechách jsou dosahovány na R 10 v úseku Stará Boleslav – Tuřice, kde RPDl v roce 2007 činila 30 400 voz./24 h a na Moravě na R 52 v úseku Modřice – Rajhrad, kde RPDl v roce 2007 činila 32 900 voz./24 h. Průměrná intenzita dopravy byla na rychlostních silnicích v roce 2007 cca 25 000 voz./24 h, na silnicích I. třídy cca 14 900 voz./24 h.

Velikost intenzit je ukazatelem pro posouzení kvality pohybu dopravního proudu na nejzatíženějších úsecích sítě a posuzování potřeb přestavby. Vzhledem k požadovaným jízdním úrovním a stále rychlému růstu intenzit by měly být úseky silnic s intenzitou nad 10 000 voz./24 h již dnes připravovány k přebudování na 4-pruhové a úseky silnic s intenzitou nad 15 000 voz./24 h by měly být ve výstavbě 4-pruhové komunikace.

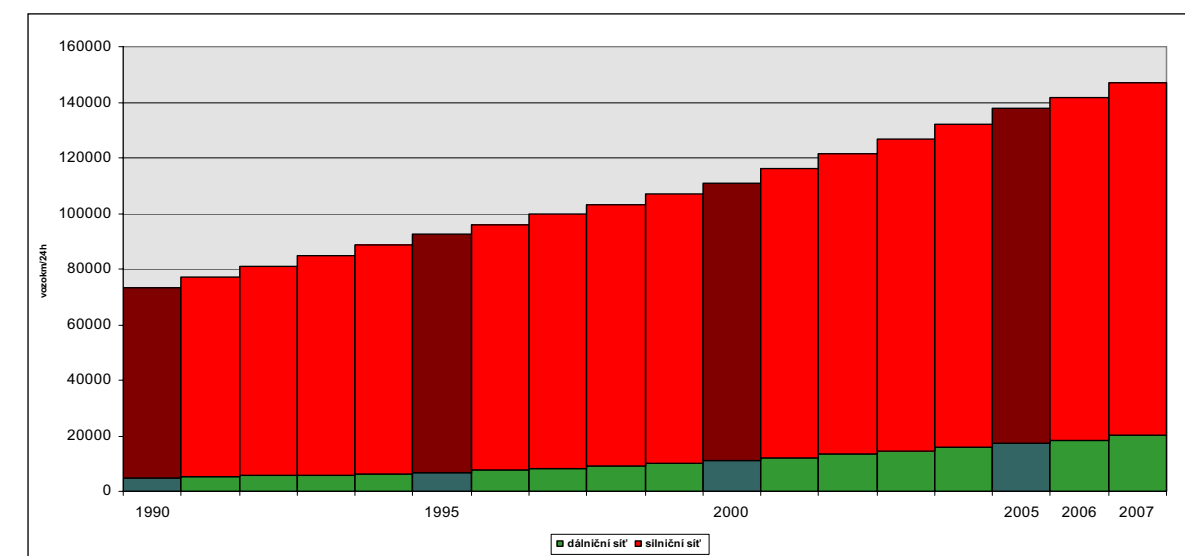
Délka úseků silnic, kde intenzita dopravy převyšuje 10 000 voz./24 h se neustále zvětšuje, a to za 5-letá období mezi sčítáními od roku 1990 do roku 2005

vždy o více než 700 km. Jejich délka v roce 2005 byla přes 2 600 km. Tento vývoj bude pokračovat, protože skupiny úseků zatížených 7 000 – 10 000 voz./24 h jsou velmi početné. Je pravděpodobné, že délka úseků s intenzitou vyšší než 10 000 voz./24 h do roku 2010 převyší 3 500 km. Délka silničních úseků s intenzitou přes 15 000 voz./24 h se mezi roky 2000 a 2005 zvětšila o 250 km a do roku 2010 lze očekávat její zvětšení o dalších cca 600 km.

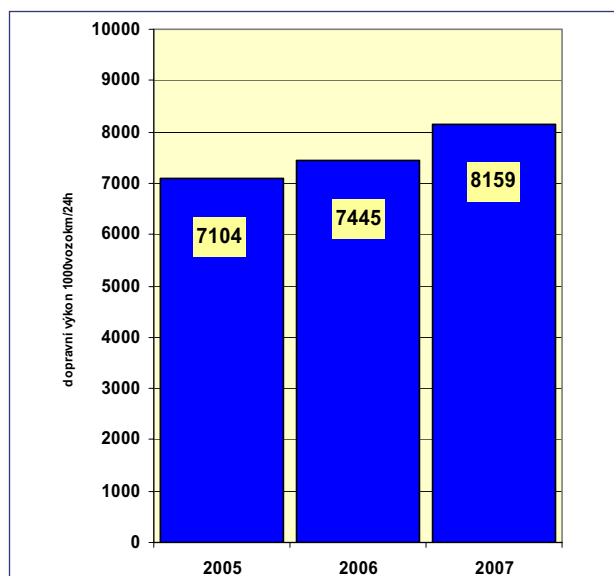
### Dopravní výkon

Na dálnicích je nárůst dopravních výkonů daný růstem intenzit dopravy a zvětšujícím se rozsahem dálnic. Délka dálniční sítě představuje jen 1 % délky silniční sítě, avšak podíl dopravního výkonu na dálnicích v roce 2005 byl na celkovém dopravním výkonu silnic a dálnic 12,5 %. Pro srovnání v roce 1995 byl tento podíl 7,1 %, v roce 2000 pak 10 %. Dopravní výkony na dálnicích se v období let 1995–2000 zvýšily o 67 % a v období let 2000–2005 o 56 %.

Dopravní výkony na silnicích I. tř., II. tř. a III. tř. rostou pomaleji než na dálnicích a rychlostních silnicích. Dopravní výkony na silnicích I. třídy se zvýšily v období let 2000 až 2005 o 21 %, což je z části ovlivněno úbytkem dopravního výkonu na nejzatíženějších silnicích po jejich nahrazení dálnicemi. Na rychlostních silnicích je více než dvojnásobná intenzita než na ostatních silnicích I. třídy. Jejich podíl na celkovém dopravním výkonu na silnicích I. třídy byl v roce 2005 cca 12,4 % při podílu délky 5,4 % z celkové délky silnic I. třídy. Graf 3.12 ukazuje vývoj dopravních výkonů na dálnicích a na



**Graf 3.12** Růst dopravních výkonů na síti dálnic a silnic ČR od roku 1980

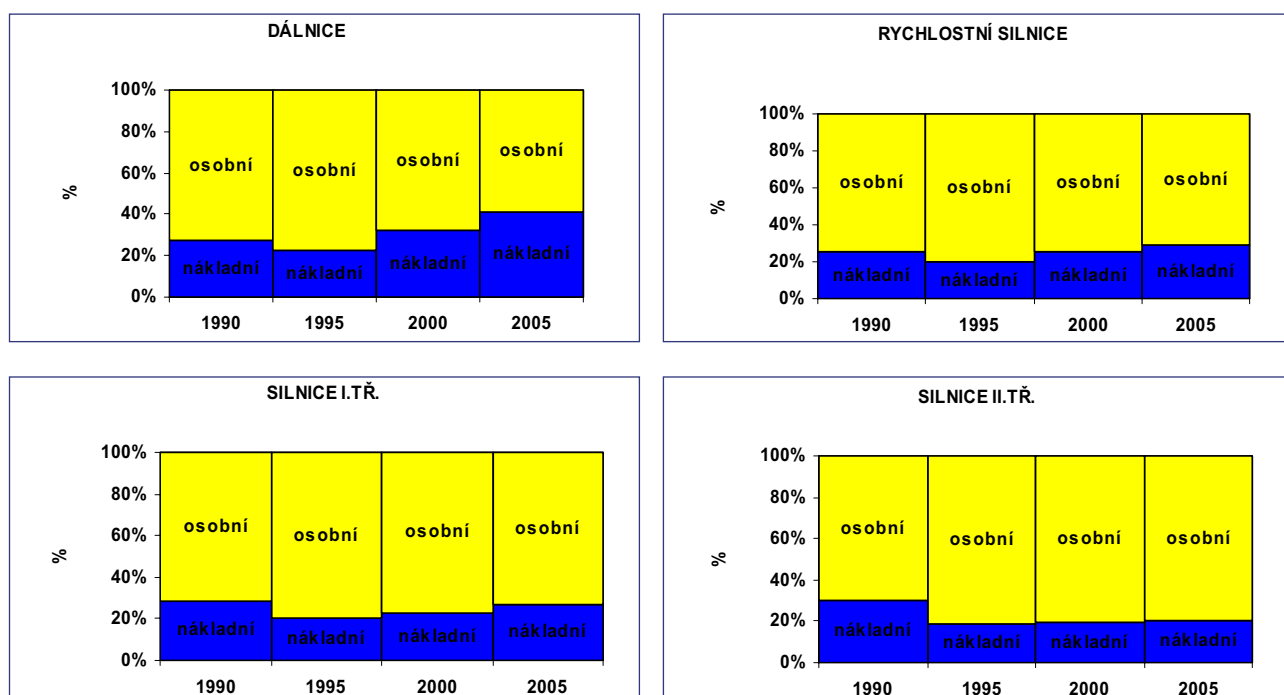


**Graf 3.13 Vývoj dopravních výkonů na rychlostních silnicích v letech 2005–2007**

silnicích od roku 1990 do roku 2007. Na grafu 3.13 je vyznačen vývoj dopravních výkonů na rychlostních silnicích od roku 2005 do roku 2007.

### Skladba dopravního proudu

Skladba dopravního proudu udává procentní zastoupení jednotlivých kategorií vozidel v dopravním proudu. Graf 3.14 ukazuje vývoj skladby dopravního proudu od roku 1990 v pětiletých intervalech na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I., II. a III. třídy. Z obrázků je zřejmé,

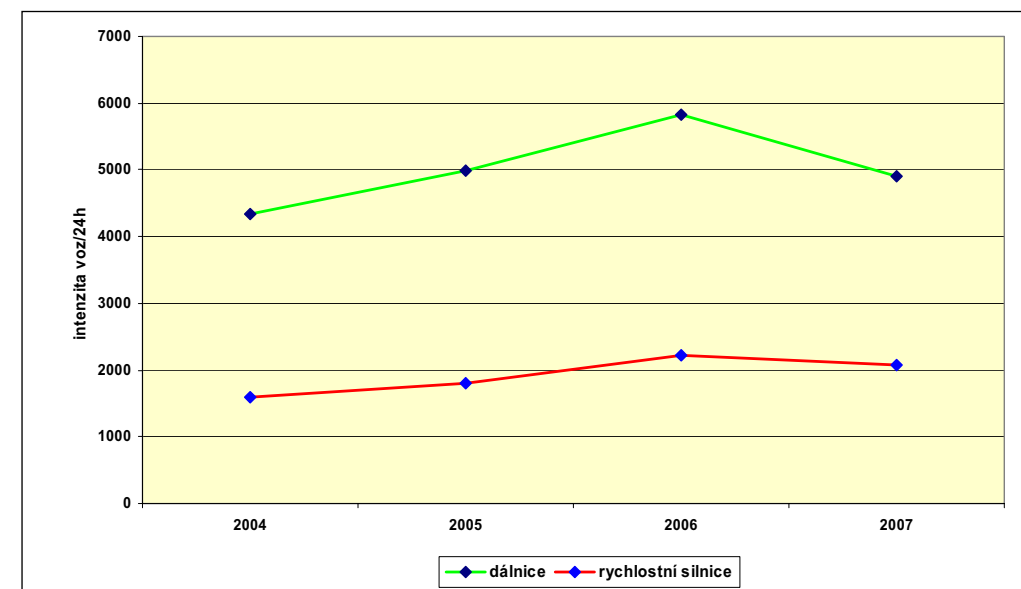


**Graf 3.14 Skladba dopravního proudu na dálnicích, rychlostních silnicích, silnicích I. a II. třídy (z výsledků CSD 1990, 1995, 2000 a 2005)**

že v období 1990 až 2005 rostla na dálnicích a rychlostních silnicích především nákladní doprava. Zatímco v roce 2000 činil podíl zastoupení nákladní dopravy ve skladbě dopravního proudu na dálnicích 32 % a na rychlostních silnicích 26 %, v roce 2005 to už bylo na dálnicích skoro 41 % a na rychlostních silnicích 29,5 %. Graf 3.15 (data z ASD) ukazuje situaci po zavedení mýtného na dálnicích a rychlostních silnicích. Nárůst kamionové dopravy do zavedení mýtného začátkem roku 2007 byl od roku 2005 ročně kolem 20 %. Do začátku roku 2008 však klesl o cca 15 %. Dá se předpokládat, že část kamionové dopravy přešla na nezaplatněnou síť silnic. Na zpoplatněných rychlostních silnicích je zaznamenán také pokles průměrných intenzit kamionů.

### Závěr

Z vyhodnocení výsledků dopravních průzkumů v období let 1990 až 2007 vyplývá, že neustále dochází k prudkému nárůstu silniční dopravy. To má za následek vznik dopravních kongescí na silně zatížených silnicích I. třídy. Růst intenzity dopravy je výrazně vyšší na dálnicích a rychlostních silnicích, což dokládá jejich atraktivnost pro uspokojování potřeb silniční dopravy a ulehčuje zatížení ostatních silnic. Růst intenzit na dálnicích je nadprůměrný zejména u těžkých vozidel resp. kamionů.



**Graf 3.15 Intenzita kamionů na dálnicích a rychlostních silnicích z dat z ASD v letech 2004–2007**

Podíl těžkých vozidel na dálnicích je výrazně vyšší než na silničních komunikacích, činí 41 %, v úseku Plzeň – Rozvadov je větší než 50 %, v hraničním úseku přes 65 %.

Délka úseků silnic se zatížením přes 15 000 voz./24 h, kde vzniká potřeba výstavby dálnice nebo 4-pruhové silnice, je cca 1 100 km a je proti roku 2000 větší o cca 300 km. S ohledem na stálý růst silniční dopravy je nutno počítat s dalším výrazným zvyšováním délky silně zatížených úseků. V roce 2010 lze očekávat délku úseků s intenzitou větší než 15 000 voz./24 h okolo 1 700 km. Za předpokladu, že na úsecích s intenzitou vyšší než 15 000 voz./24 h by měla být 4-pruhová úprava, mělo by být, podle provedeného rozboru, v současné době zhruba o 250 km 4-pruhů více. Do roku 2010 přibude dalších asi 600 km úseků s intenzitou přes 15 000 voz./24 h (kromě Prahy), současně je jich 480 km. Je nutno konstatovat, že tempo přestavby a výstavby sítě nestačí růstu dopravy na nejzatíženější části sítě.

Ve vývoji skladby dopravního proudu pokračuje růst podílu těžkých vozidel, který byl zaznamenán již v období 1995–2000. Hlavním důvodem je pozitivní ekonomický vývoj, na dálnicích pak vstup do EU, který odstranil podstatná celní zdržení na hranicích a umožnil podstatné rozšíření mezinárodního obchodu. Tím se zvyšuje přeprava nákladů, která se převážně uskutečňuje po dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy.

Z výše uvedených přehledů vývoje zatížení sil-

niční dopravou dálnic a rychlostních silnic je zřejmé, jak velký mají tyto komunikace význam pro uspokojování dopravních potřeb republiky a jak je naléhavá potřeba výstavby nových dálnic a rychlostních silnic.

## Vazba na sousední státy

Česká republika sousedí se Spolkovou republikou Německo, Polskem, Slovenskem a Rakouskem. Vazba na sousední státy silniční dopravou je uskutečňována převážně po dálnicích a silnicích I. a II. třídy, v omezené míře po silnicích III. třídy. Až do přijetí Schengenské dohody Českou republikou bylo umožněno překračovat státní hranice jen v místech mezistátně dohodnutých hraničních přechodů ve stanoveném rozsahu provozu (nákladní, autobusy, osobní automobily, motocykly, mopedy, pěší). Pro přejezd hranic nákladními automobily byly prakticky určeny jen přechody na dálnicích a silnicích I. třídy.

Nejnovejším legislativním předpisem upravujícím pohyb na státních hranicích je „Sdělení Ministerstva vnitra o vyhlášení seznamu hraničních přechodů a rozsahu jejich provozu v případě dočasného znovuzavedení ochrany vnitřních hranic“ uveřejněné ve Sbírce zákonů, částce 120, z 10. října 2008. V tomto sdělení je mj. uvedeno, že dnem 21. prosince 2007 jsou v České republi-

ce plně uplatňována ustanovení schengenského acquis. Od tohoto data je možné překračovat hranice kdekoliv, pokud to není v rozporu s vnitrostátními právními předpisy. Obecně by bylo možno překračovat hranice po všech silnicích, které mají návaznost v sousedním státě. Je však nutno konstatovat, že řada silnic menšího významu není na silnější provoz uzpůsobena, či vznikají i problémy s ochranou životního prostředí a přírody při podstatném zvýšení objemu přeshraniční dopravy. Proto jsou uplatňována restriktivní opatření k užití méně významných silnic pro přeshraniční dopravu, a to zejména nákladní, pokud k tomu silnice není uzpůsobena.

Vzhledem k tomu, že vstupem České republiky do Schengenského prostoru odpadla zdržení silničních vozidel na hranicích při pasovém a celním odbavení, rozhoduje o volbě trasy řidiče používajícího státní hranici převážně kritérium dopravní výhodnosti. Ta je dána zejména kvalitou pozemní komunikace, jejím uspořádáním a vybavením, umožňující rychlou, bezpečnou a plynulou jízdu a také ekonomickými důvody z hlediska spotřeby času a pohonných hmot. Proto je i v současné době, kdy je možno překračovat hranice na více místech, řidiči jednoznačně preferováno použití dálnic a silnic I. třídy.

V současnosti je možno překračovat státní hranice po třech dálnicích, a to po dálnici D 2 v Lanžhotě, dálnici D 5 v Rozvadově a dálnici D 8 v Krásném Lese. Hlavním cílem výstavby dálnice D 2 bylo vzájemně propojit hlavní města republik bývalého Československa, čehož bylo dosaženo v roce 1980. Hlavním důvodem pro výstavbu dálnic D 5 a D 8 v příhraničních úsecích bylo zabezpečit napojení



Propojení české a slovenské dálnice D 2 mostem přes řeku Moravu v r. 1980

sítě dálnic České republiky na dálniční síť západní Evropy. Propojení dálnic na státních hranicích se Spolkovou republikou Německo došlo u dálnice D 5 v roce 1997 a u dálnice D 8 na konci roku 2006.

Po 4-pruhové silnici je možno státní hranici překračovat jen v návaznosti na R 48. V roce 2007 byla dokončena výstavba této rychlostní silnice v příhraničním úseku Frýdek-Místek – Český Těšín, obchvat Č. Těšina není zatím označen dopravní značkou „Silnice pro motorová vozidla“. U rychlostní silnice R 6 byla zatím v úseku mezi mimoúrovňovou křižovatkou Cheb-sever a státní hranicí vybudována jen polovina budoucí rychlostní silnice. Navazující úsek rychlostní silnice po Kamenný Dvůr je od roku 2003 v provozu a další úseky jsou ve výstavbě.

U silnic I. třídy mají zvláštní význam pro mezinárodní dopravu silnice používané pro přejezd státních hranic těžkými nákladními automobily. Po změně politických poměrů v roce 1989 a zrušení „železné opony“ došlo k prudkému nárůstu přeshraniční silniční dopravy, a to zejména nákladní, a k výrazným změnám v jejím směřování k západní hranici. V zájmu zlepšení silničního spojení se sousedními státy bylo nutno zajistit úpravy silnic v hraničním prostoru a realizovat přeložky silnic nebo jejich přestavbu v přeshraničních úsecích s cílem zlepšit přístup k hraničním přechodům. Z těch nejvýznamnějších lze uvést u hranic s Rakouskem komplexní přestavbu silnice I/52 v úseku Pohořelice – Mikulov. U hranic s Bavorskem byla kromě již zmíněné silnice I/6 realizována přeložka silnice I/26 v úseku Horšovský Týn – Folmava (státní hranice) téměř v celé délce v nové trase. U hranic se Saskem patří k nejvýznamnějším úpravám na přístupu k hranicím výstavba přeložky silnice I/7 v úseku Chomutov – Hora Sv. Šebestiána a přeložky silnice I/9 mimo Rumburk. U hranic s Polskem kromě rychlostní silnice R 48 byla realizována přestavba silnice I/33 na přístupu k hraničnímu přechodu Běloves. U hranice se Slovenskem byla nejvýznamnější akcí na přístupu k hranicím výstavba přeložky silnice I/11 v úseku Jablunkov – státní hranice včetně obchvatů Jablunkova a Mostů u Jablunkova.

Nárůst přeshraniční silniční dopravy po roce 1989 je ovlivněn velkým množstvím aspektů. Mezi ty nejdůležitější patří:

- růst automobilizace a výrazný nárůst těžké nákladní dopravy;
- vznik velkého množství logistických center a překladišť;

- vstup České republiky do Evropské unie v květnu 2004;
- zavedení mýtného systému v okolních státech (SRN, Rakousko);
- zavedení mýtného systému na dálnicích a rychlostních silnicích v České republice;
- vstup České republiky do Schengenského prostoru v prosinci 2007.

K ověření vývoje přeshraniční dopravy přes nejvýznamnější hraniční přechody provádí Ředitelství silnic a dálnic ČR v pravidelných intervalech průzkumy dopravy. Týká se to zejména hraničních přechodů na dálnicích, rychlostních silnicích, silnicích I. třídy a nejvýznamnějších silnicích II. třídy. Průzkumy na hraničních přechodech byly po roce 1989 realizovány již v jedenácti termínech. Kromě zjištění intenzit dopravy na hraničních přechodech byl před vstupem České republiky do Schengenského prostoru proveden v roce 2005 směrový průzkum, v rámci kterého byly zjišťovány přeshraniční vztahy vč. podílu tranzitu nákladní dopravy přes ČR na celkových intenzitách na hraničních přechodech.

Průzkumem v září 2005 bylo zachyceno v obou směrech v období 0 až 24 hodin celkem 195 996 vozidel, z toho bylo 61 750 vozidel s domovskou příslušností v České republice, 134 246 vozidel bylo cizích. V dopravním proudu vozidel měla nejvyšší podíl osobní vozidla (73 %) a těžké nákladní automobily (17 %). Hranice České republiky překročilo v osobních automobilech v pracovním dnu v období 0 až 24 hodin celkem 365 168 osob. Hranici se Spolkovou republikou Německo překročilo 107 129 voz./24 h, se Slovenskem 33 934 voz./24 h, s Rakouskem 27 470 voz./24 h, s Polskem 27 463 voz./24 h.

Na obr. 3.1 je uvedeno celkové zatížení hraničních přechodů České republiky automobilovou dopravou podle průzkumu v září 2005.

Následující obrázky (obr. 3.2 a 3.3) ukazují vztahy mezi jednotlivými přechody, tzn. tranzitní dopravu přes území ČR. Výsledky jednoznačně ukazují na nejzatíženější tranzitní směry mezi hraničním přechodem Břeclav a přechody Rozvadov a Cínovec (nyní Krásný Les na D 8) a dále mezi Českým Těšínem a Mosty u Jablunkova a Mikulovem. Významný tranzitní vztah mezi Náchodem a Rozvadovem.

Je jednoznačné, že Česká republika je tranzitní zemí zejména pro dopravu z bezprostředně sousedících států. Zajímavý podíl mezistátní dopravy však tvoří i vzdálenější státy jako je Itálie, Maďarsko nebo pobaltské republiky. Základní přehled mezi-



Slavnostní otevření provozu dálnic D 8 a A 17 na hranici se SRN v r. 2006

státní dopravy vedené přes území ČR je uveden na obr. 3.4 .

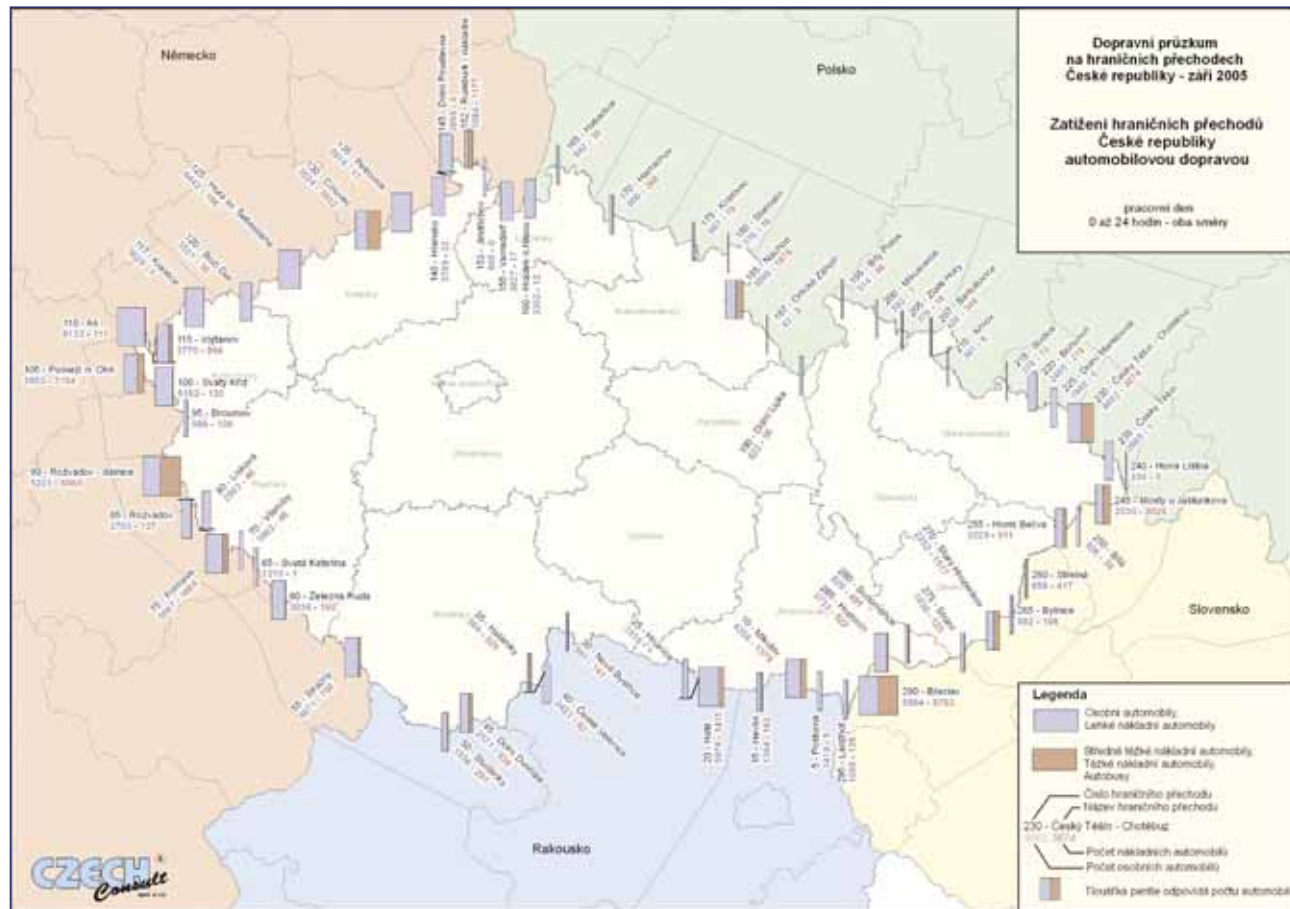
Poslední profilové sčítání, kterým se zjišťují intenzity dopravy, bylo provedeno na nejvýznamnějších přechodech v říjnu roku 2008. Na obr. 3.5 je uvedeno celkové zatížení hraničních přechodů České republiky automobilovou dopravou podle tohoto průzkumu.

Vývoj intenzit dopravy na hraničních přechodech od roku 2000 do roku 2008 byl mj. ovlivněn lepší propustností hranic a zavedením mýta v sousedních státech a posléze i v České republice. V absolutních číslech došlo za posledních 8 let k nárůstu o 54 147 vozidel/24 h (tzn. cca 175 %). Tabulka 3.7 udává celkové počty vozidel a nárůst počtu vozidel od roku 2000 na sčítaných 20 hraničních přechodech sledovaných v roce 2008.

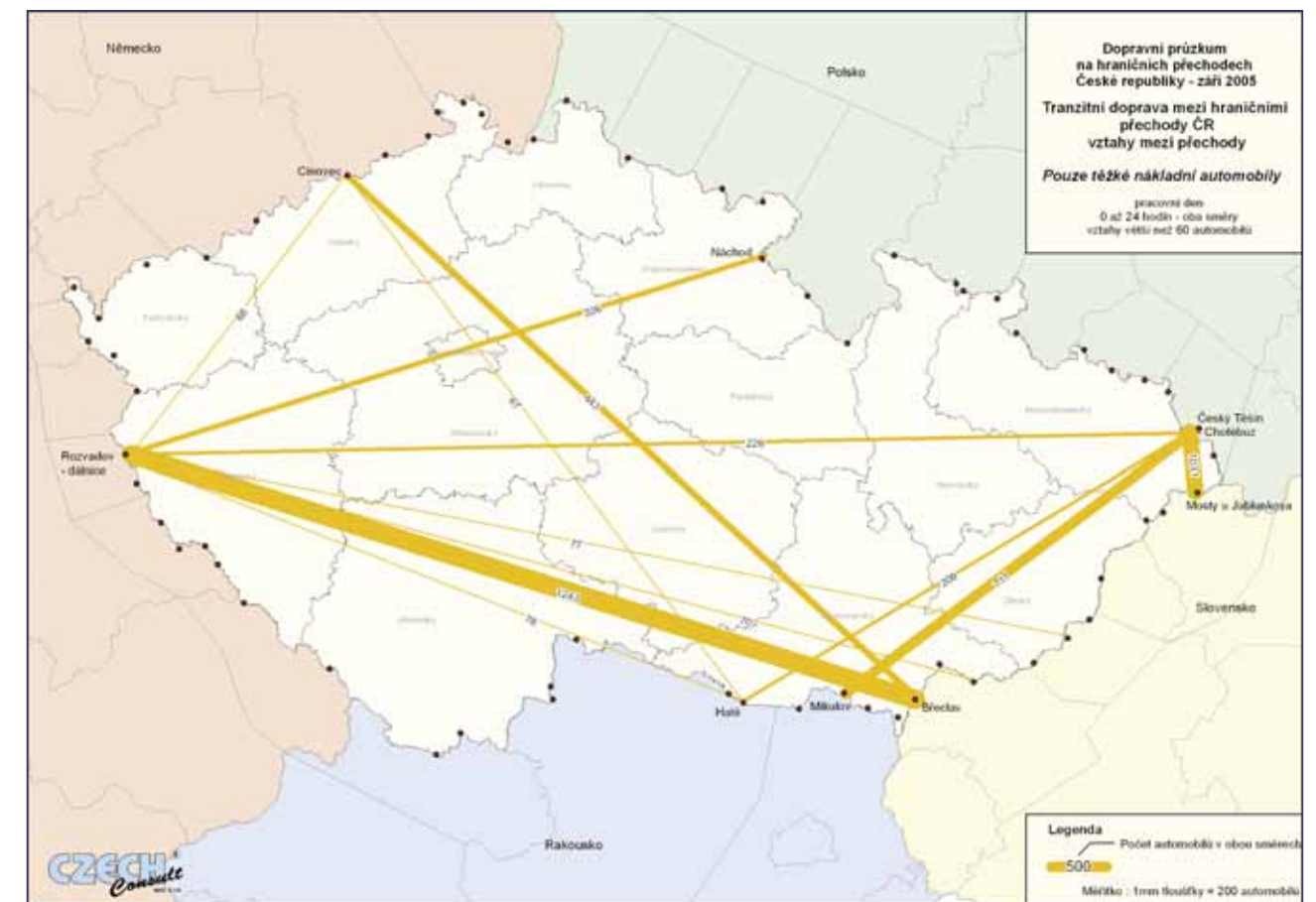
Z tabulky vyplývá, že hlavní vliv na růst zejména těžké nákladní dopravy měl vstup České republiky do Evropské unie v květnu 2004. Zavedení mýtného systému na dálnicích a rychlostních silnicích v České republice v roce 2007 sice mělo pozitivní efekt ve snížení intenzit přeshraniční dopravy, ale podle průzkumu v roce 2008 byl tento trend pouze dočasný. Vývoj přeshraničních vztahů těžké nákladní dopravy za poslední 12 let je znázorněn v grafu 3.16.

Vývoj intenzit přeshraniční těžké nákladní dopravy za poslední 12 let na jednotlivých hraničních přechodech je znázorněn v grafu 3.17 a 3.18.

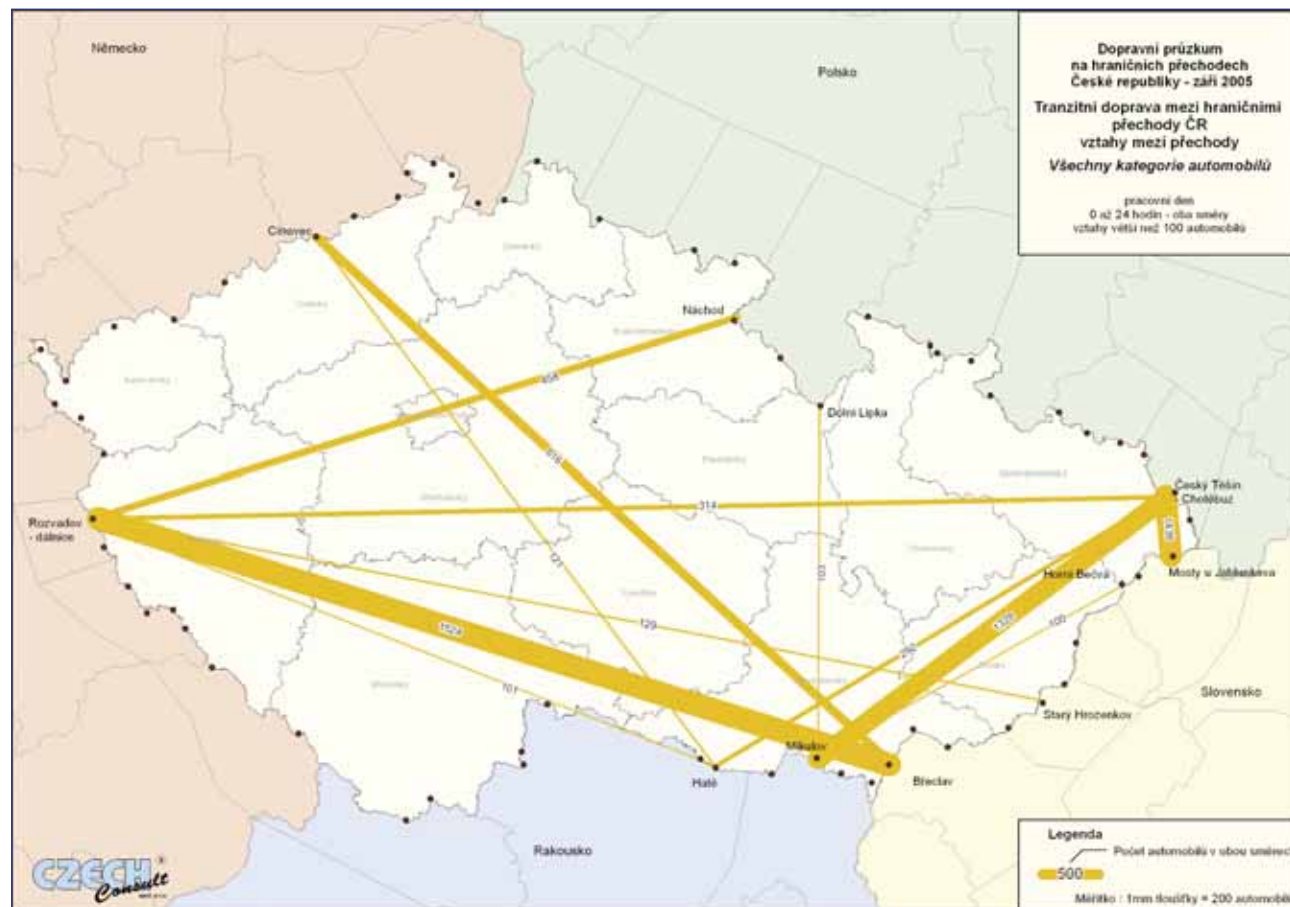
Z uvedených grafů, tabulek a obrázků je zřejmé, jak výrazný je vývoj mezinárodní silniční dopravy na území České republiky v rámci rozvíjející se Evropy.



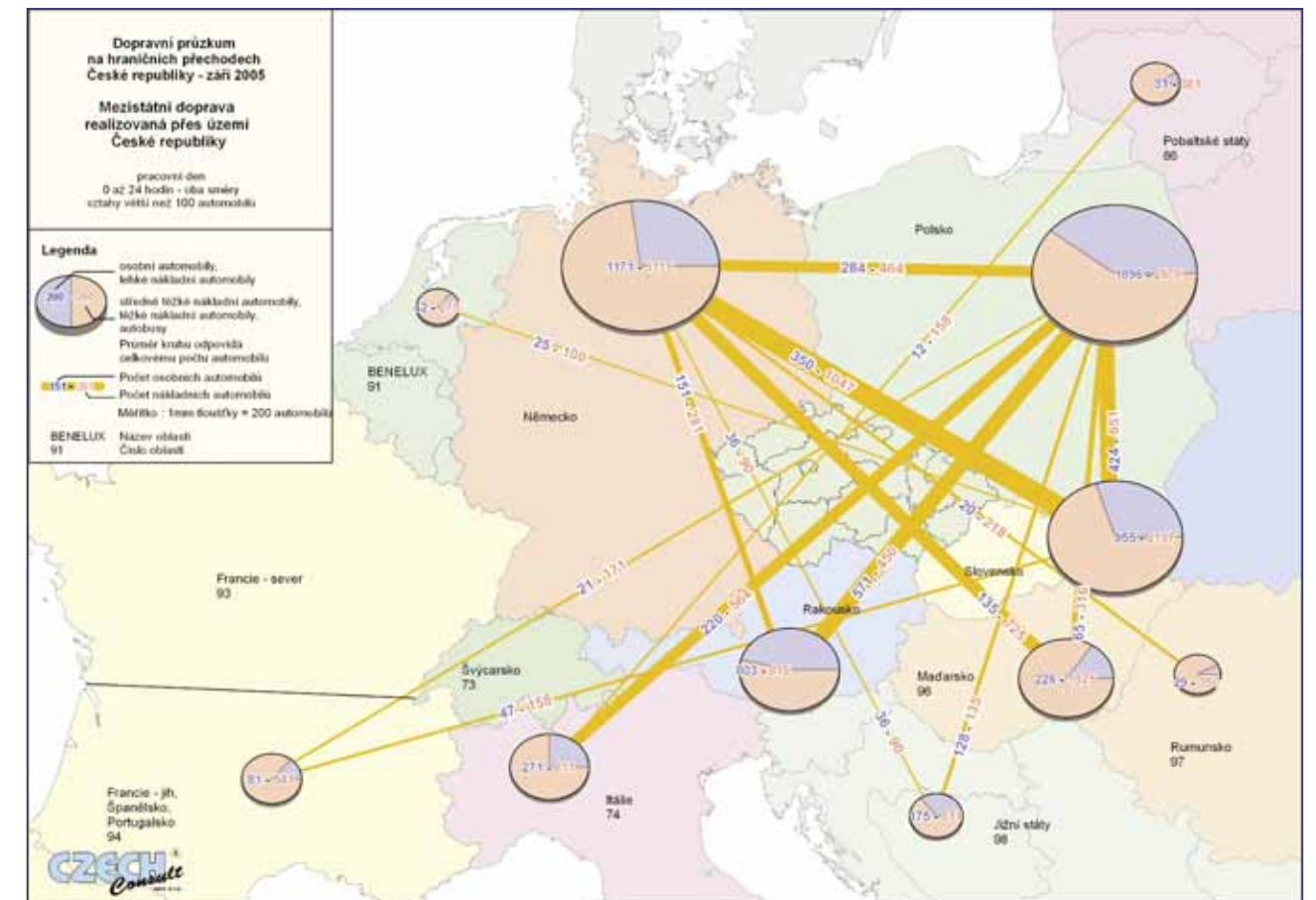
Obr. 3.1 Zatížení hraničních přechodů ČR automobilovou dopravou (září 2005)



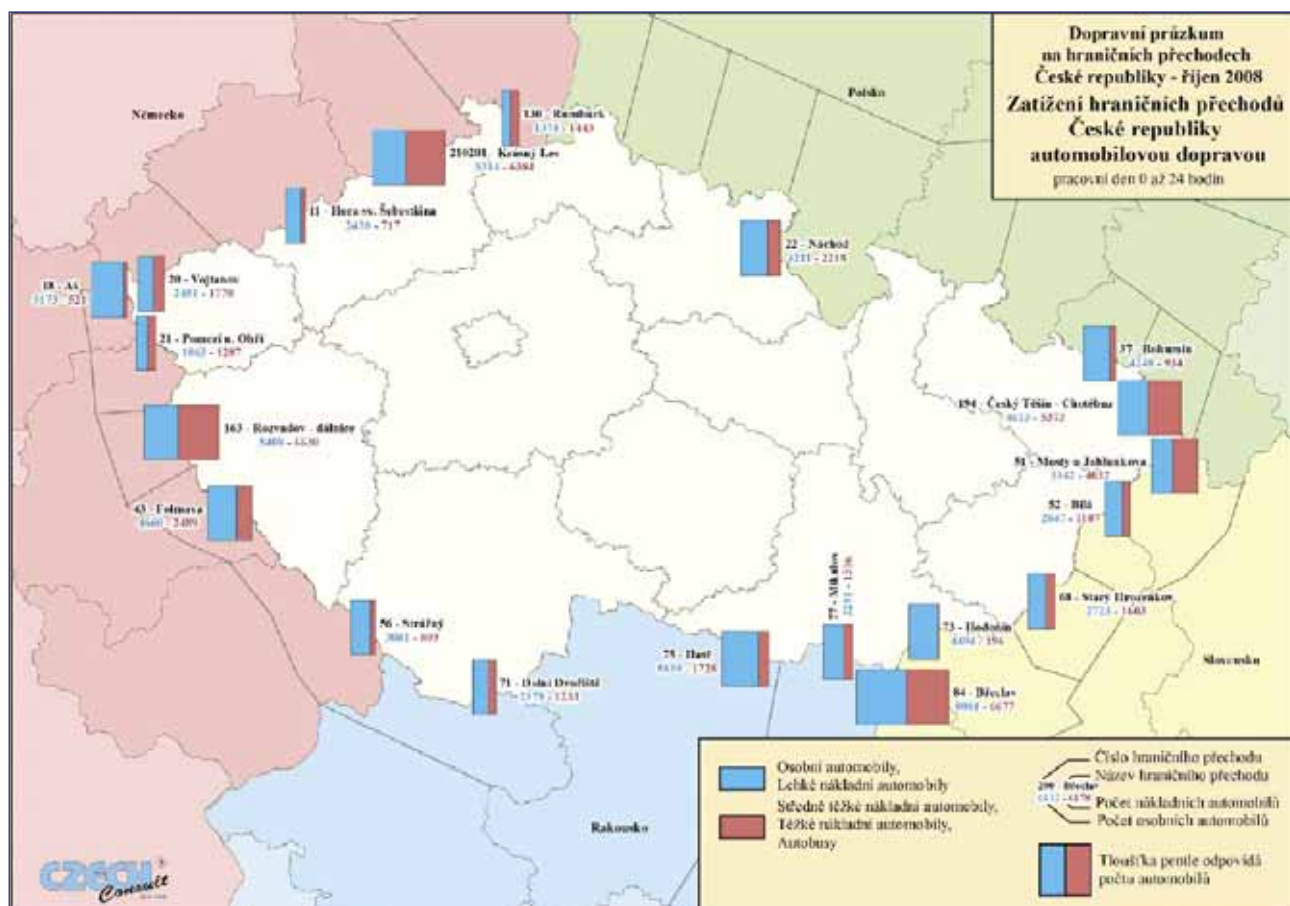
Obr. 3.3 Tranzitní doprava mezi hraničními přechody ČR - těžké nákladní vozidla (září 2005)



Obr. 3.2 Tranzitní doprava mezi hraničními přechody ČR - všechny kategorie vozidel (září 2005)



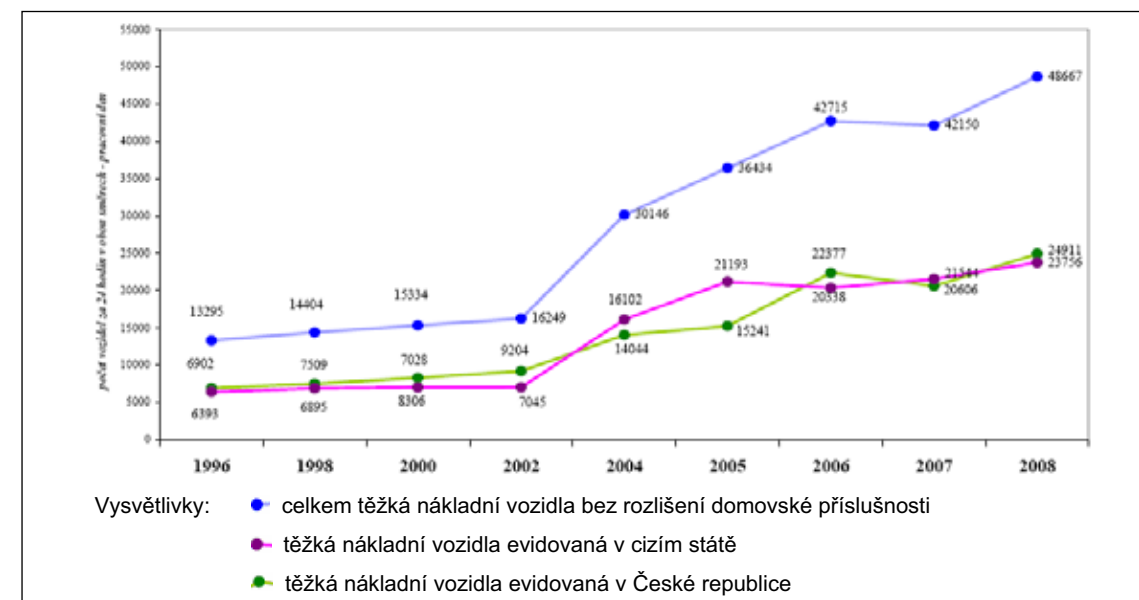
Obr. 3.4 Mezistátní doprava realizovaná přes území ČR (září 2005)



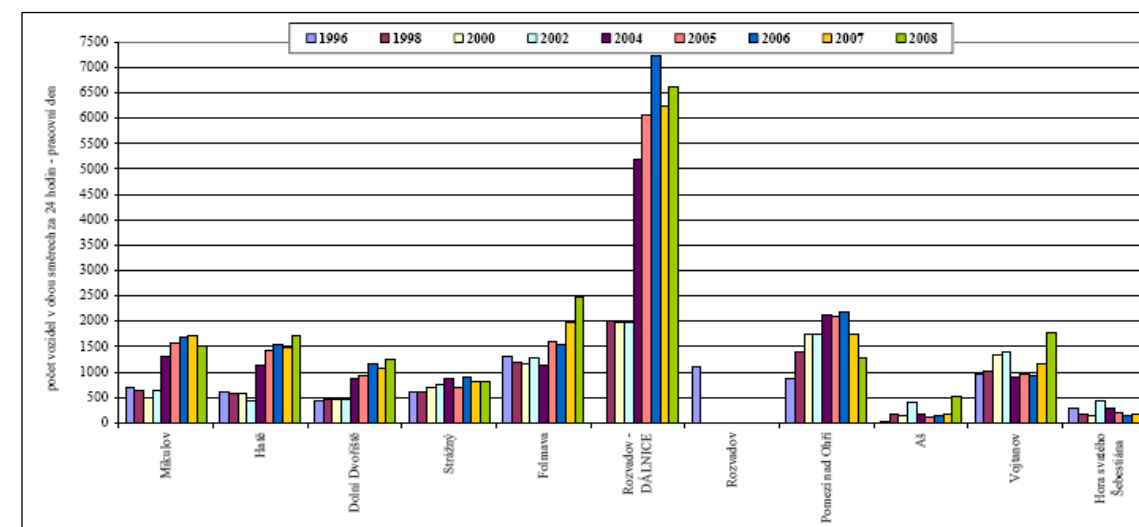
Obr. 3.5 Zatížení hraničních přechodů ČR automobilovou dopravou (říjen 2008)

Tabulka 3.7 Celkové počty vozidel a nárůst počtu vozidel od roku 2000 na sčítaných 20-ti hraničních přechodech sledovaných v roce 2008

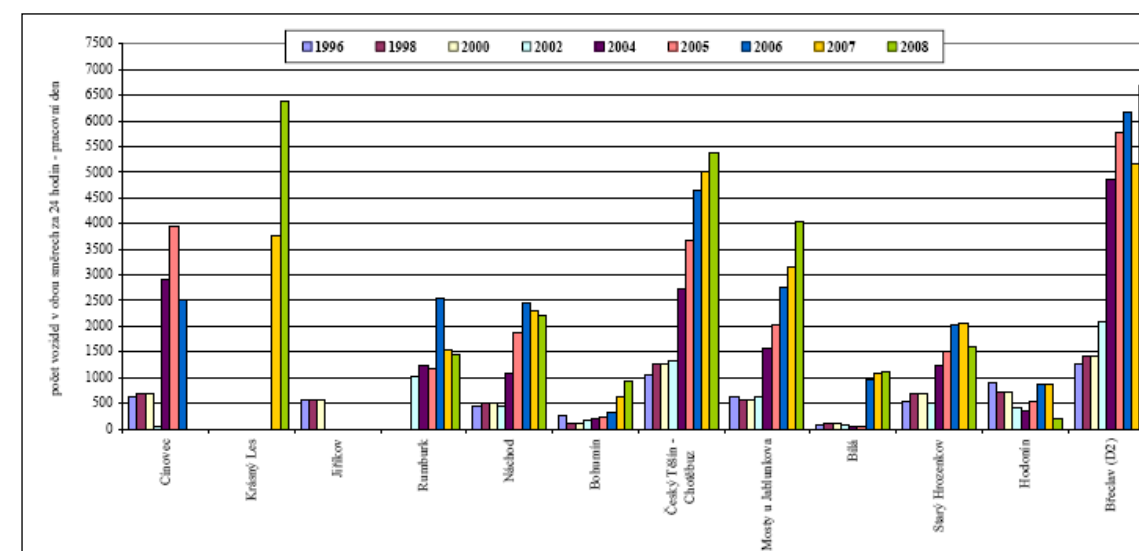
Rok	osobní a lehká nákladní vozidla		středně těžká a těžká nákladní vozidla		celkem	
	počet	vzrůst na	počet	vzrůst na	počet	vzrůst na
2000	56 557	100%	15 785	100%	72 342	100%
2002	53 070	94%	16 623	105%	69 693	96%
2004	76 890	136%	30 980	196%	107 870	149%
2005	80 205	142%	37 306	236%	117 511	162%
2006	72 313	128%	42 715	271%	115 028	159%
2007	76 026	134%	42 150	267%	118 176	163%
2008	77 822	138%	48 667	308%	126 489	175%



Graf 3.16 Vývoj intenzit na hraničních přechodech v období 1996–2008 – Těžká nákladní doprava



Graf 3.17 Vývoj intenzit na jednotlivých hraničních přechodech v období 1996–2008 (část 1) Těžká nákladní doprava



Graf 3.18 Vývoj intenzit na jednotlivých hraničních přechodech v období 1996–2007 (část 2) Těžká nákladní doprava

## 4. Výhledový rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic

Rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic v ČR byl schválen usnesením vlády ČR č. 741/1999 k rozvoji dopravních sítí. Výhledový rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic je vyznačen v připojené

mapě. Ve výhledu by měla činit délka sítě dálnic v České republice 944 km, sítě rychlostních silnic 1 228 km, společně 2 172 km rychlostních komunikací. V současné době je v provozu 688 km

Tabulka 4.1 Výhledový rozsah dálnic a rychlostních silnic v ČR [km]

tah	v provozu	ve výstavbě	v přípravě	celkem
D 1	298	54	25	377
D 2	61			61
D 3	15	27	106	148
D 5	151			151
D 8	78	16		94
D 11	85		28	113
<b>D celkem</b>	688	97	159	944
R 1	17	23	43	83
R 3			24	24
R 4	33	6	36	75
R 6	49	17	102	168
R 7	17	9	55	81
R 10	71			71
R 11			41	41
R 35	77	3	178	258
R 43			78	78
R 46	38			38
R 48	28		47	75
R 49		17	43	60
R 52	20		34	54
R 55	3	14	84	101
R 56	12		2	14
R 63	7			7
<b>RS celkem</b>	372	89	767	1 228
<b>celkem</b>	1 060	186	926	<b>2 172</b>

dálnic a 372 km rychlostních silnic, k dokončení plánovaného výhledového rozsahu sítě dálnic a rychlostních silnic je tudíž nutno dokončit výstavbu 266 km dálnic a 856 km rychlostních silnic, společně 1 122 km rychlostních komunikací. K 1. 1. 2009 byly rozestavěny stavby 97 km dálnic a 89 km rychlostních silnic. K zahájení výstavby je nutno připravit a zajistit realizaci 159 km dálnic a 767 km rychlostních silnic. Plánovaný rozsah

jednotlivých dálnic a rychlostních silnic včetně uvedení úseků v provozu a rozestavěných je patrný z připojené tabulky 4.1. V úsecích v provozu jsou zahrnuty i úseky dálnic či rychlostních silnic, které jsou vybudované a nejsou dosud označené dopravními značkami „Dálnice“ nebo „Silnice pro motorová vozidla“.

V následující tabulce 4.2 je uveden přehled k 1. 1. 2009 rozestavěných staveb dálnic a rychlost-

Tabulka 4.2 Rozestavěné stavby dálnic a rychlostních silnic k 1. 1. 2009

tah	stavba	délka v km	smluvní cena s DPH v tis. Kč	rok zprovoznění
D 1	Mořice – Kojetín II.	7	2 594 582	2009
D 1	Kroměříž východ – Říkovice	11	5 935 719	2010
D 1	Bělotín – Hladké Životice	18	4 331 779	2009
D 1	Hladké Životice – Bílovec	12	3 330 208	2009
D 1	Bohumín – státní hranice	6	3 502 727	2010
D 3	Nová Hospoda – Mezno	2	696 103	2009
D 3	Tábor – Veselí nad Lužnicí	25	12 432 963	2011
D 8	Lovosice – Řehlovice	16	11 722 426	2010
D	celkem	97	44 546 507	
R 1	Vestec – D1	9	5 447 314	2010
R 1	Lahovice – Vestec	8	5 917 262	2010
R 1	Slivenec – Lahovice	6	8 938 115	2010
R 4	Mirotice – Třebkov	6	1 123 494	2011
R 6	Jenišov – Nové Sedlo	4	1 901 337	2010
R 6	Sokolov – Tisová	5	2 925 560	2011
R 6	Tisová – Kamenný Dvůr	8	2 417 623	2009
R 7	Sulec obchvat	3	653 893	2010
R 7	Bítozeves – Vysočany	6	779 347	2009
R 7	MUK Vysočany	1	340 422	2009
R 35	Sedlice – Opatovice	3	1 682 579	2009
R 49	Hulín – Fryšták	17	7 801 114	2012
R 55	Skalka – Hulín	11	3 684 834	2011
R 55	Kroměříž – Říkovice	3		2010
RS	celkem	89	43 612 894	
D + RS	celkem	186	88 159 401	



# Sít' dálnic a rychlostních silnic

## Výhledový stav







ních silnic vč. předpokládaného roku uvedení do provozu.

V popisu jednotlivých dálnic a rychlostních silnic je uvedena funkce popisovaných komunikací, stav výstavby a potřeba jejich dostavby s uvedením hlavních problémů komplikujících přípravu staveb. V připojené mapě ČR a mapkách jednotlivých dálnic a rychlostních silnic, které nejsou dosud v provozu, jsou vyznačeny stavby plánované k uvedení do provozu do konce roku 2011, připravované k zahájení do téhož data a úseky potřebné k dokončení výstavby jednotlivých tahů.

## Dálnice

### Dálnice D 1

Oproti dřívějším koncepcím byly původní dálnice D 1 Praha – Brno – Lipník nad Bečvou a dálnice D 47 Lipník nad Bečvou – Ostrava – státní hranice s Polskem spojeny do jednoho tahu o plánované celkové délce tahu 377 km. Do roku 1992 byla dokončena výstavba 230 km dálnice D 1 v úseku



Dálnice D 1 v úseku Vyškov – Kojetín

spojujícím Prahu, Brno a Vyškov. Zde na tuto dálnici navazovala rychlostní silnice R 46 umožňující připojení Olomouce a prostřednictvím rychlostní silnice R 35 a dalších silnic s neomezeným přístupem i vazbu na Ostravsko a Polsko.

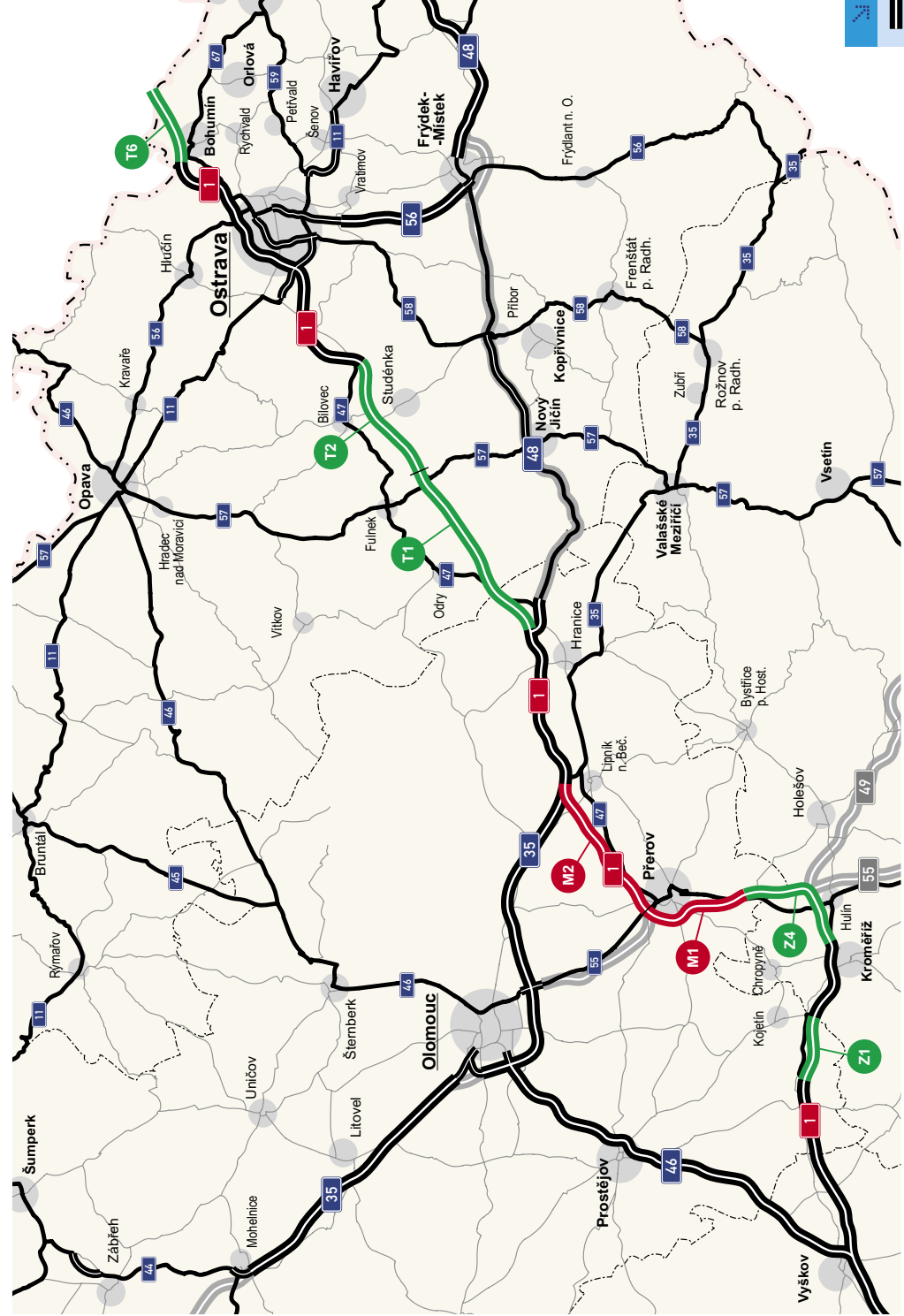
Po roce 2000 se stalo významnou prioritou výstavby dopravní infrastruktury České republiky dokončení výstavby dálnic D 1 a D 47 směřujících do Ostravy s další vazbou na Polsko. Nejprve byla zahájena výstavba pokračování dálnice D 1 od Vyškova směrem na Kroměříž a následně pak byla zahájena výstavba dálnice D 47 od Lipníka nad Bečvou, kde dálnice navazuje na již provozovanou rychlostní silnici R 35 do Ostravy a Polska. V současné době je v provozu 298 km dálnice D 1 v úsecích Praha – Vrchoslavice, Kojetín – Kroměříž-východ, Lipník nad Bečvou – Běloutín a Bravantice – Bohumín.

Rok 2009 má být pro dálnici D 1 klíčový. Do provozu mají totiž být uvedeny další stavby, které z dálnice D 1 vytvoří dvě souvislé části Praha – Kroměříž a na severní Moravě Lipník nad Bečvou – Bohumín. První úsekem uvedeným do provozu má být na podzim 2009 stavba 0134.1/II Mořice – Kojetín, II. etapa délky 6 km mezi Vrchoslavicemi a dálniční křižovatkou Kojetín. Výstavba tohoto úseku byla zahájena na začátku roku 2007. Druhý úsek budou tvořit dvě stavby, které budou

# Dálnice D1

úsek Vyškov – Kroměříž – Přerov – Lipník nad Bečvou – Ostrava – Polsko

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech 2009 – 2011



Stavby D1	
Z1	0134.1/II Mořice–Kojetín 2.etapa 2006 – 2009 6,6 km
Z4	0135 Kroměříž východ – Říkovice 2008 – 2010 14,1 km
M1	0136 Říkovice – Přerov 2011 – 2014 10,1 km
M2	0137 Přerov – Lipník 2010 – 2013 14,3 km
T1	4705 Běloutín – Hladké Životice 2006 – 2009 18,1 km
T2	4706 Hladké Životice – Bilovec 2006 – 2009 11,7 km
T6	4709 Bohumín – st. hr. ČR/PR 2008 – 2010 6,8 km

Popis sloupců v tabulce: Kódy stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok; zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahraje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

#### Legenda

- dálnice
- rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4-puhňové, směrově oddělené
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- číslo dálnice
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyvatel)
- číslo rychlostní silnice
- číslo dálnice
- číslo silnice I. třídy

Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.



mít ohromný význam pro naše třetí největší město Ostravu. Dojde totiž k definitivnímu napojení tohoto krajského města a celého regionu na síť dálnic a rychlostních silnic republiky. Stavby 4705 Běloutín – Hladké Životice a 4706 Hladké Životice – Bílovec v celkové délce 30 km byly rozestavěny na jaře roku 2006 a měly by být řidičům předány do provozu v samotném závěru roku 2009. O rok později má být dokončena poslední část původní D 47 (nyní D 1) a to 6 km dlouhá stavba 4709.2 Bohumín – hranice s Polskem.

V prostoru střední Moravy je rozestavěná stavba 0135 Kroměříž východ – Říkovice. Její délka přesahuje 11 km a významná je především díky dopravnímu uzlu Hulín. Bude se jednat o křižovátku s rychlostními silnicemi R 49 a R 55, na které čeká především krajské město Zlín. Stavba 0135 má být zprovozněna v roce 2010. K dokončení výstavby dálnice D 1 budou zbývat pouze stavby 0136 Říkovice – Přerov a 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou, které jako jediné nejsou dosud ve výstavbě. Jejich délka je téměř 25 km a spojí do té doby oddělené dva úseky D 1 v jednu dokončenou a celistvou dálnici. Obě tyto stavby jsou připravovány k zahájení do konce roku 2011 a mohly by být zprovozněny do roku 2014. Tím bude dokončena naše nejstarší a nejdelší dálnice, která několikrát v průběhu času změnila svoji trasu a která nakonec bude u Bohumína napojena na polskou dálnici A 1.



Stavba dálnice D 3 v úseku Mezno – Chotoviny

## Dálnice D 2

Výstavba dálnice D 2 Brno – Břeclav – státní hranice se Slovenskem je dokončena, její délka je 61 km.

## Dálnice D 3 a rychlostní silnice R 3

Dálnice D 3 a rychlostní silnice R 3 budou zabezpečovat spojení Prahy s Táborskou aglomerací, Českými Budějovicemi, Českým Krumlovem a s Rakouskem ve směru mezinárodního tahu E 55. Plánovaná délka dálnice D 3 mezi silničním okruhem kolem Prahy a mimoúrovňovou křižovatkou u Třebonína, kde bude odbočovat silnice I/39 směrem na Český Krumlov a rekreační oblast vodní nádrže Lipno, je 148 km. Na dálnici D 3 bude u Třebonína navazovat rychlostní silnice R 3 zabezpečující spojení s Rakouskem. U Dolního Dvořiště bude rychlostní silnice R 3 navazovat na rakouskou rychlostní silnici S 10 směřující k Linci. Plánovaná délka rychlostní silnice R 3 je 24 km.

V současné době je v provozu 15 km dálnice D 3 v úseku mezi Meznem a Tábořem. V roce 2009 má být dokončena výstavba prvního úseku ve Středočeském kraji, kterým je stavba Nová Hospoda – Mezno délky 2 km zajišťující dokončení obchvatu Táboře a Sudoměřic ze severní strany.

V roce 2008 byla zahájena výstavba úseku Tábor

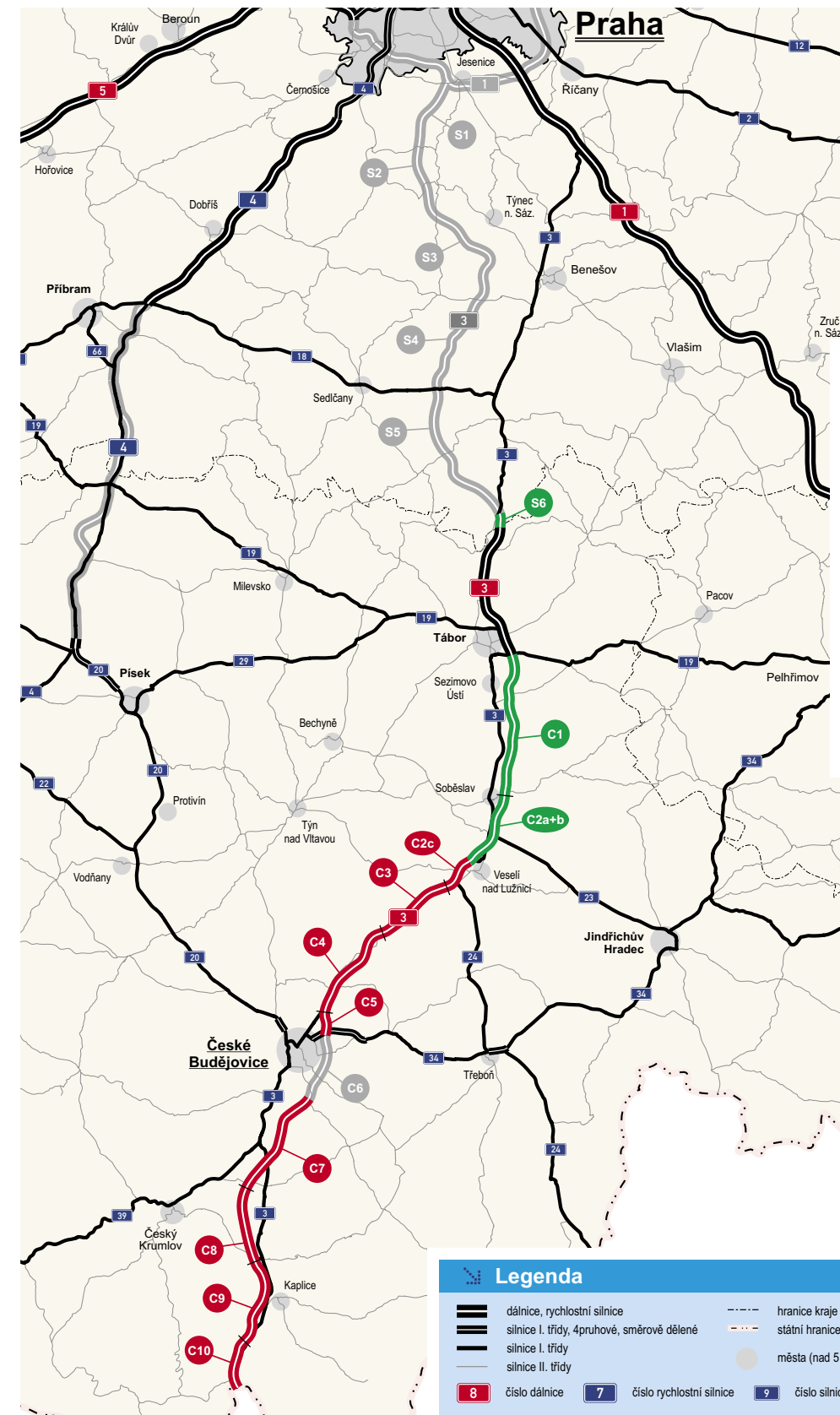
# Dálnice D3



Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

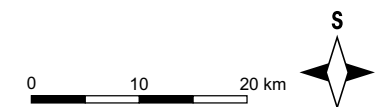
2009 – 2011



Stavby D3 (R3)			
S1	0301 Praha – Jilové	po roce 2011	9,3 km
S2	0302 Jilové – Hostěradice	po roce 2011	4,7 km
S3	0303 Hostěradice – Neštětice	po roce 2011	11,5 km
S4	0304 Neštětice – Voračice	po roce 2011	16,5 km
S5	0305-I Voračice – Nová Hospoda	po roce 2011	16,8 km
S6	0305-II Nová Hospoda – Mezno	2008 – 2009	1,7 km
C1	0307A Tábor – Soběslav	2009 – 2011	15,4 km
C2a	0308A Soběslav – Veselí n. Luž.	2009 – 2011	7,7 km
C2b	0308B most přes Lužnici	2009 – 2011	1,1 km
C2c	0308C Veselí nad Lužnicí – Bošilec	2010 – 2013	5,6 km
C3	0309/I Bošilec – Ševětín	2011 – 2014	8,1 km
C4	0309/II Ševětín – Borek	2011 – 2014	10,7 km
C5	0309/III Borek – Úsilné	2011 – 2014	3,3 km
C6	0310/I Úsilné - Hodějovice	po roce 2011	7,2 km
C7	0310/II Hodějovice – Třebonín	2011 – 2014	12,6 km
C8	0311 Třebonín – Kaplice nádraží	2010 – 2013	8,4 km
C9	0312/I Kaplice nádraží – Nažidla	2010 – 2013	12,0 km
C10	0312/II Nažidla – D. Dvořiště st. hr.	2010 – 2012	3,6 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011



www.rsd.cz

Legenda			
	dálnice, rychlostní silnice		hranice kraje
	silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené		státní hranice
	silnice I. třídy		města (nad 5 000 obyv.)
	silnice II. třídy		
	8 číslo dálnice		7 číslo rychlostní silnice
			9 číslo silnice I. třídy

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



– Veselí nad Lužnicí v délce 25 km, zajišťující vedení dálkové dopravy mimo města Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí a Soběslav v táborské aglomeraci. Plánované uvedení do provozu je v roce 2011.

V intenzivní přípravě je výstavba dálnice D 3 v navazujícím úseku od Veselí nad Lužnicí přes České Budějovice do Třebonína v délce 47 km a rychlostní silnice R 3 od Třebonína po státní hranici v délce 24 km. Zabezpečení výstavby uvedeného úseku bylo doporučeno vládou ČR užitím soukromého kapitálu na principu PPP. Výstavba dálnice D 3 řeší mj. převedení tranzitní dopravy z uliční sítě Českých Budějovic a rychlostní silnice R 3 řeší odstranění velkého počtu dopravních závad na stávající silnici (vč. nehodové lokality u Nažidel) by měla být zahájena postupně v období 2010 až 2012. Největší problémy při výstavbě dálnice D 3 lze očekávat při průchodu městem České Budějovice, který bude vyžadovat výstavbu tunelu.

Velice naléhavou je výstavba dálnice D 3 na území Středočeského kraje mezi silničním okruhem kolem Prahy a začátkem již rozestaveného úseku dálnice D 3 u Mezna v délce 59 km. Stávající silnice I/3, po které je veden mezinárodní tah E 55 z Prahy do Českých Budějovic a do Rakouska, je nejvíce zatíženou 2-pruhovou silnicí v ČR. Dopravní situace na této silnici je s ohledem na velmi časté kongesce dopravy kritická. Nová dálnice D 3 by kromě převedení dálkové dopravy měla zabezpečit i zlepšení přístupu do oblasti Benešovska, rekreačních oblastí v Posázaví a středním Povltaví i nově budovaných

obytných oblastí jižně od Prahy. Dopravní situace na stávajících silnicích II. třídy č. 603 a 105 zabezpečujících toto spojení v dnešní době je rovněž velmi kritická, a to jak v pracovních, tak i rekreačních dnech.

Výstavba dálnice D 3 v tomto úseku naráží na značné problémy v průchodu územím. V současné době je trasa dálnice schválena Zastupitelstvem Středočeského kraje v rámci územního plánu Benešovska a je zpracovávána nová dokumentace hodnocení vlivu stavby na životní prostředí. Součástí stavby má být několik tunelů i stavba velkého mostu přes řeku Sázavu. S ohledem na očekávané obtíže při projednávání hodnocení vlivu stavby na životní prostředí i v územní přípravě stavby je zřejmé, že výstavba v tomto úseku začne až po roce 2012.

### Dálnice D 5

Výstavba dálnice D 5 Praha – Plzeň – Rozvadov – SRN zabezpečující napojení České republiky na dálniční síť západní Evropy je dokončena, její délka je 151 km.

### Dálnice D 8

Dálnice D 8 zabezpečuje spojení Prahy s krajským městem Ústí nad Labem a Spolkovou republikou Německo ve směru mezinárodního tahu E 55 směrem na Berlín a Skandinávii. Je součástí



Stavba dálnice D 8 v úseku Lovosice – Řehlovice

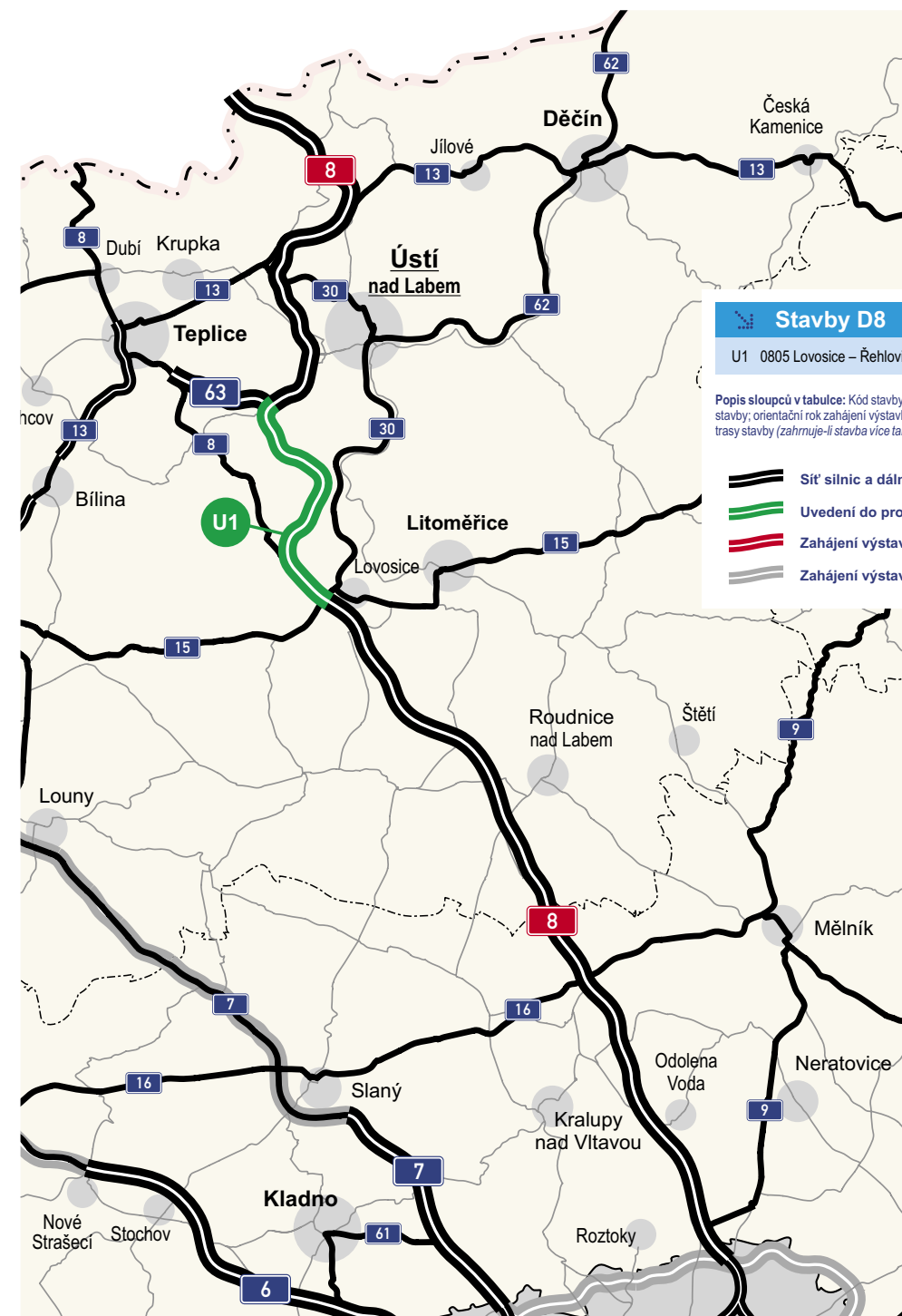
# Dálnice D8



Praha – Lovosice – Ústí nad Labem – Německo

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

2009 – 2011



Stavby D8		
U1	0805 Lovosice – Řehlovice	2007 – 2010 16,4 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



0 5 10 km

www.rsd.cz

### Legenda

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyv.)

IV. transevropského dopravního koridoru. Plánovaná délka dálnice D 8 je 94 km. V současné době je v provozu v úsecích Praha – Lovosice a Řehlovice – státní hranice, kde navazuje na německou dálnici A 17. Délka provozovaných úseků dálnice D 8 je 78 km.

V roce 2007 byla zahájena výstavba posledního úseku Lovosice – Řehlovice (stavba 0805) délky 16 km přecházejícího České středohoří. Tato stavba je známá svými problémy souvisejícími s ochranou přírody a žalobami a odvoláními ze strany ekologických sdružení. Stavba se projednávala neuvěřitelných 15 let. Spolu s již hotovou příhraniční stavbou 0807 se bude jednat o nejzajímavější úseky z celé české dálniční sítě, protože vedou v horském terénu (Krušné hory a České středohoří) a obsahují celou řadu dlouhých mostů a 4 tunely. Uvedení posledního úseku dálnice D 8 do provozu je plánováno na rok 2010.

## Dálnice D 11 a rychlostní silnice R 11

Dálnice D 11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř a rychlostní silnice R 11 Jaroměř – Trutnov – státní hranice s Polskem jsou budovány ve směru mezinárodního tahu E 67. Tyto komunikace mají zabezpečit spojení hl. m. Prahy s krajskými městy Hradcem Králové a Pardubicemi, severovýchodními Čechami, Polskem a prostřednictvím rychlostní silnice R 35 i se severní Moravou. Plánovaná délka dálnice D 11 je 113 km, rychlostní silnice R 11 je 41 km.

V současné době je v provozu úsek dálnice D 11 mezi silničním okruhem kolem Prahy a provizorním sjezdem před křižovatkou Kukleny u Hradce Králové v délce 86 km. Obecně známé problémy s pozemkem farmářky u krajského města zapříčiňují, že poslední 2 km dálnice do křižovatky nestojí. Až se tak stane, bude nutno do dokončení výstavby tohoto tahu vybudovat ještě 22 km dálnice D 11 do Jaroměře a 41 km rychlostní silnice R 11 ke státní hranici u Žacléře, kde naváže na polskou rychlostní silnici S 3.

Nejnáléhavější je výstavba dálnice D 11 v úseku Hradec Králové – Jaroměř, neboť stávající silnice I/33 v tomto úseku má řadu dopravních závad, je přetížená a dochází zde k častým narušením provozu. Realizace výstavby tohoto úseku je plánována dvěma stavbami 1106 Hradec Králové – Smiřice a 1107 Smiřice – Jaroměř, které jsou připravovány



Dostavba dálnice D 11 u Hradce Králové

k zahájení na rok 2010 a 2011. Jejich uvedením do provozu bude dokončena výstavba dálnice D 11 v celé délce. Na konec dálnice naváže u Jaroměře silnice I/33, po které je veden v současné době mezinárodní tah E 67 do Náchoda a dále do Polska. Realizace výstavby rychlostní silnice R 11 od Jaroměře do Trutnova a dále na státní hranici u Žacléře je plánována po roce 2012.

## Rychlostní silnice

### Silniční okruh kolem Prahy (R 1)

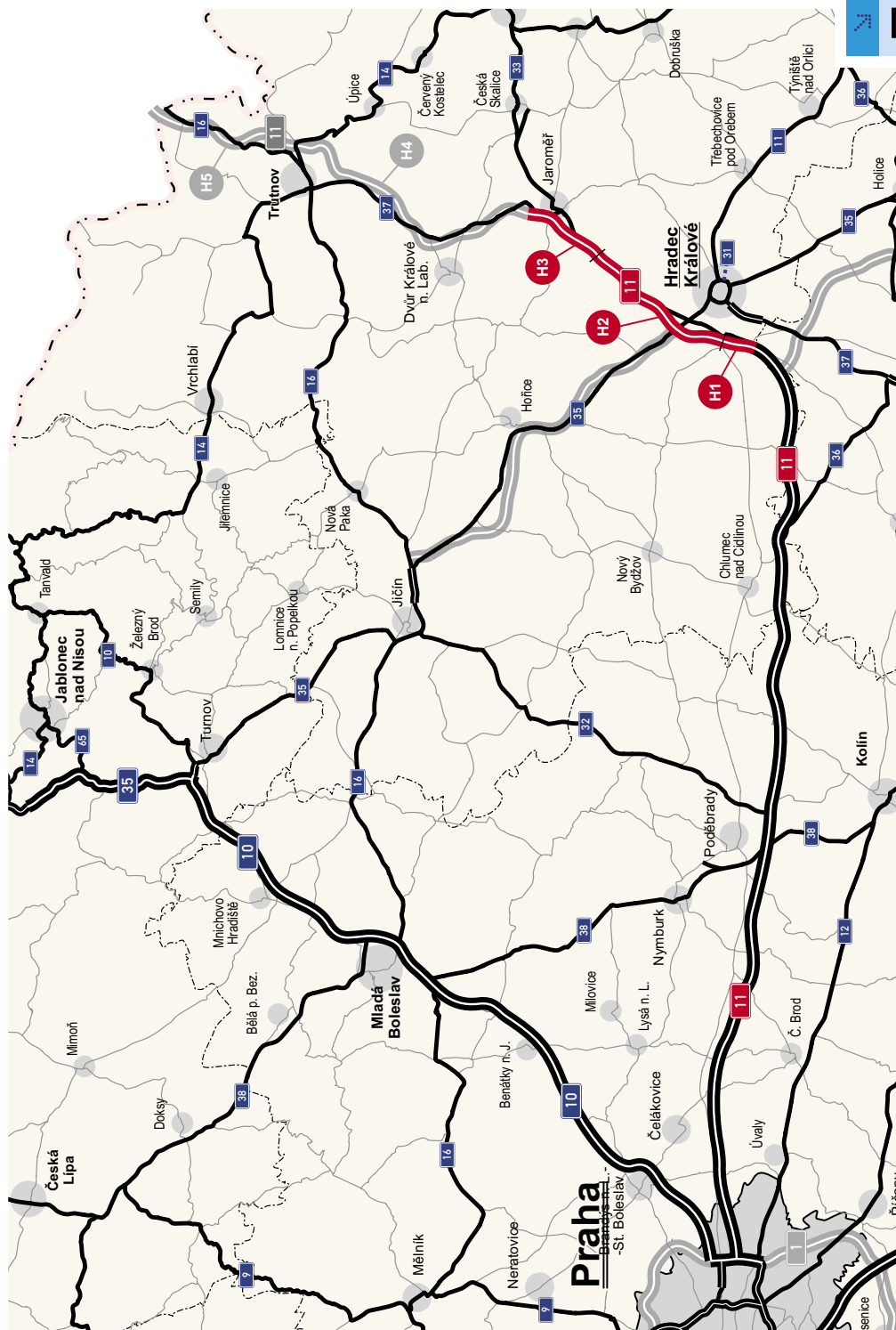
Silniční okruh kolem Prahy bude vzájemně propojovat 5 dálnic a 7 silnic I. třídy (včetně 4 rychlostních) tak, aby tranzitní doprava neprojížděla Prahou. Velký význam má pro rozvádění vnější cílové a zdrojové dopravy i pro uspokojování tangenciálních vnitroměstských jízd v okrajovém území měst. Plánovaná délka okruhu je 83 km.

V současné době jsou v provozu pouze úseky Ruzyně – Slivenec a Běchovice – Horní Počernice v úhrnné délce 17 km. Rozestavěna je jižní část okruhu mezi Slivencem a dálnicí D 1 (stavby 512, 513 a 514) v délce 23 km. Uvedena do provozu by měla být v roce 2010. Tímto budou vzájemně propojeny dálnice D 1 a D 5, které jsou nejvýznamnějšími tranzitními trasami v ČR. Předpokládá se výrazný pozitivní dopravní dopad na dopravu v celém hlavním městě, neboť velmi časté kongesce dopravy na Jižní spojce ovlivňují v současné době velkou část Prahy. Pro realizaci silničního okruhu kolem Prahy to bude znamenat, že po zprůjezd-

# Dálnice D11

Praha – Hradec Králové – Trutnov – Polsko

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech 2009 – 2011



Stavby D11 (R11)		
H1	1105-2 Osíčky – Hradec Králové	2004 – 2012 11,9 km
H2	1106 Hradec Králové – Smiřice	2010 – 2013 15,2 km
H3	1107 Smiřice – Jaroměř	2011 – 2013 7,4 km
H4	1108 Jaroměř – Trutnov	po roce 2011 20,5 km
H5	1109 Trutnov – státní hr. ČR/PK	po roce 2011 21,1 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednotčený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zařazuje se stavba vícekrát, je uveden součet délek úseků).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

**Legenda**

- dálnice: rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4pruhové, směrově oděné
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- číslo dálnice
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 oby.)
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy

[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Poučení: Tato mapa byla zpracována v rámci projektu výstavby a modernizace dopravních komunikací ověřené veřejností. Faktory, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientačně.





Stavba SOKP přes údolí Vltavy a Berounky



Stavba mostu SOKP přes Berounku

nění uvedených staveb bude přibližně jedna jeho polovina v provozu.

K dostavbě celého silničního okruhu kolem Prahy bude nutno zajistit výstavbu 43 km nové komunikace. K zahájení v roce 2010 je připravována stavba 511 Běchovice – D 1 délky 13 km v jihovýchodní části okruhu. Po jejím dokončení bude v provozu silniční okruh v jeho západní, jižní a východní části, a to od rychlostní silnice R 7 v Ruzyni po rychlostní silnici R 10 u Horních Počernic v délce 53 km, tj. v 64 % plánované délky okruhu.

Intenzivně se připravuje i výstavba severní části okruhu, mezi rychlostní silnicí R 7 a dálnicí D 8, stavbami 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves. Jejich plánovaný termín zahájení

v roce 2010 však ohrožuje neustálé napadání procesu přípravy odpůrci realizace staveb. Výstavba okruhu bude dokončena stavbou 520 Březiněves – Satalice v jeho severovýchodní části mezi dálnicí D 8 a rychlostní silnicí R 10. Do doby její realizace bude tranzitní doprava mezi hotovými částmi okruhu vedena po Prosecké a Vysočanské radiále a severovýchodní části Průmyslového polokruhu.

## Rychlostní silnice R 4

Rychlostní silnice R 4 propojuje Prahu s Příbramí, západní částí Jihočeského kraje a SRN. Její plánovaná délka je 75 km. V provozu je úsek Jíloviště – Skalka (odbočka silnice I/18 na Příbram) a mimoúrovňová křižovatka Nová Hospoda se silnicí I/20 v úhrnné délce 33 km. V roce 2008 byla zahájena výstavba úseku Mirovice – Třebkov v délce 6 km.

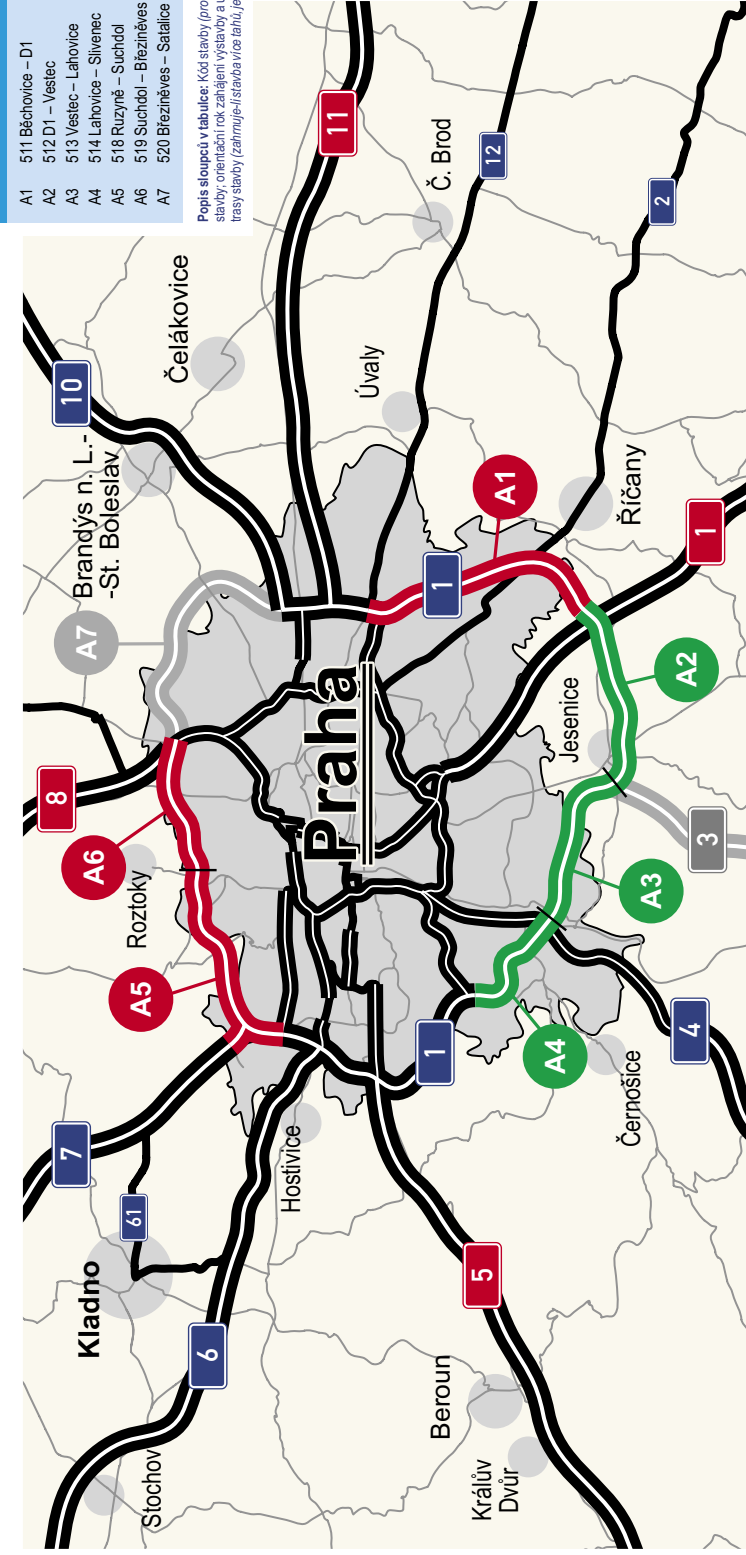
K dokončení výstavby rychlostní silnice R 4 bude nutno vystavět dalších 36 km komunikace. Zvláště naléhavá je výstavba úseku Skalka – křižovatka II/118 v délce 4 km, kterým bude realizována přeložka mimo obec Dubenec a současně vyřešena problematika dlouhého stoupání stávající silnice bez přídatných pruhů do stoupání a se zákazem předjíždění. Stavba je připravována k zahájení na rok 2010. V témže roce by měla být

# Pražský okruh

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

2009 – 2011

Silniční okruh kolem Prahy



### Stavební úseky

A1	511 Běchovice – D1	2010 – 2013	12,6 km
A2	512 D1 – Vestec	2008 – 2010	8,9 km
A3	513 Vestec – Lahovice	2006 – 2010	8,3 km
A4	514 Lahovice – Sliveneč	2006 – 2010	6,0 km
A5	518 Ruzyně – Suchdol	2010 – 2012	9,4 km
A6	519 Suchdol – Březiněves	2010 – 2012	6,7 km
A7	520 Březiněves – Satalice	po roce 2011	13,7 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednotčený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více úseků, je uveden součet dílčích úseků).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



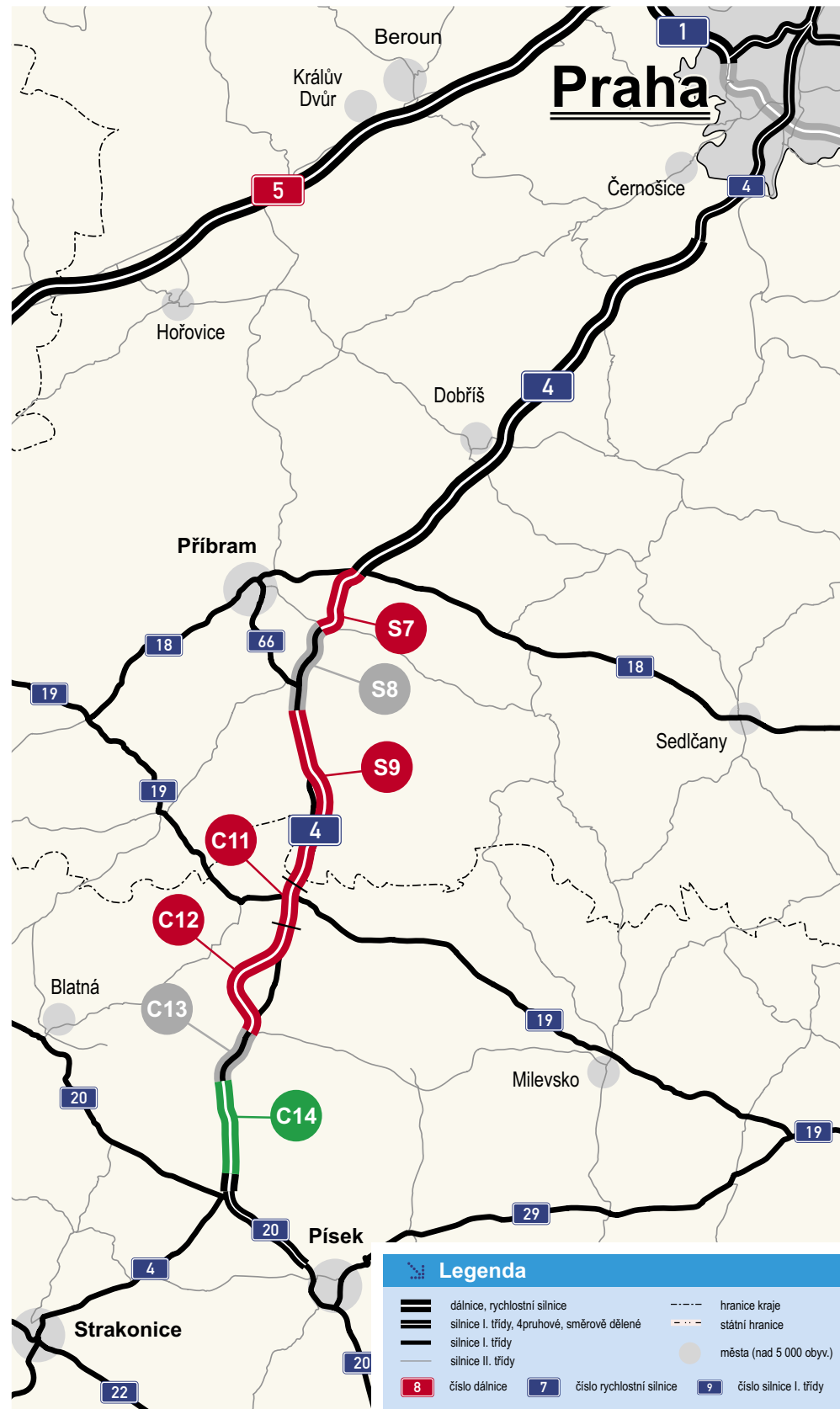
# Rychlostní silnice R4



Praha – Příbram – Nová Hospoda (I/20)

Předpokládaný postup výstavby  
a uvádění nových úseků do provozu v letech

2009 – 2011



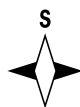
Stavby R4			
S7	Skalka – II/118	2010 – 2012	4,8 km
S8	kř. II/118 – Milín	po roce 2011	5,7 km
S9	Milín – Lety	2011 – 2015	11,6 km
C11	Lety – Čimelice	2010 – 2012	2,6 km
C12	Čimelice – Mirovice	2011 – 2014	8,5 km
C13	Mirovice, rozšíření	po roce 2011	3,5 km
C14	Mirovice – Třebkov	2008 – 2011	5,9 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

www.rsd.cz

0 5 10 km



**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Legenda			
	dálnice, rychlostní silnice		hranice kraje
	silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené		státní hranice
	silnice I. třídy		města (nad 5 000 obyv.)
	silnice II. třídy		8 číslo dálnice
	7 číslo rychlostní silnice		9 číslo silnice I. třídy



Mimoúrovňová křižovatka Nová Hospoda na R 4

zahájena i výstavba v úseku Lety – Čimelice řešící mj. nahrazení dopravně nebezpečné úrovně křižovatky silnic I/4 a I/19 křižovatkou mimoúrovňovou. Spolu s následující stavbou Čimelice – Mirovice (zahájení plánováno 2011) bude zabezpečeno i odstranění závadného průtahu silnice I/4 Čimelicemi.

K roku 2011 je připravováno i zahájení stavby Milín – Lety. Zbývající dvě stavby křižovatka II/118 Milín a Mirovice – rozšíření jsou rovněž v přípravě a měly by být zahájeny návazně na předešlé stavby.

## Rychlostní silnice R 6

Rychlostní silnice R 6 propojuje Prahu s Karlovarským krajem a Spolkovou republikou Německo ve směru mezinárodní silnice E 48. Její plánovaná délka je 168 km. V současné době jsou v provozu úseky Praha – Nové Strašecí, Karlovy Vary – Jenišov a Kamenný Dvůr – Cheb-sever (u Františkových Lázní) v úhrnné délce 49 km.

Ve výstavbě se nacházejí úseky Jenišov – Nové Sedlo a Sokolov – Tisová – Kamenný Dvůr v úhrnné délce 17 km. K dokončení výstavby rychlostní silnice R 6 je nutno postavit dalších 102 km nové komunikace. V roce 2009 zahajuje stavba Nové Sedlo – Sokolov v délce 8 km řešící mj. rozšíření 2-pruhového obloukového mostu přes řeku Ohří u Lokte na 4-pruhový. Dokončením stavby bude zprovozněna ucelená část rychlostní silnice R 6 mezi Karlovými Vary a Chebem, tvořící spolu s navazující 4-pruhovou silnicí I/13 Karlovy Vary – Ostrov nad Ohří dopravní páteř Karlovarského kraje.

Intenzivně je připravována realizace staveb i v mezilehlém úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary, nacházejícím se na území krajů Středočeského, Ústeckého a Karlovarského. Nejdříve by měla být zahájena realizace staveb řešících obchvaty Řevničova a Lubence, nové trasy v úseku Lubenec – Bošov a výpadového úseku z Karlových Var k Ol-



Rozšíření silnice I/6 na rychlostní silnici R 6 u Tisové

# Rychlostní silnice R6



Praha – Karlovy Vary – Cheb

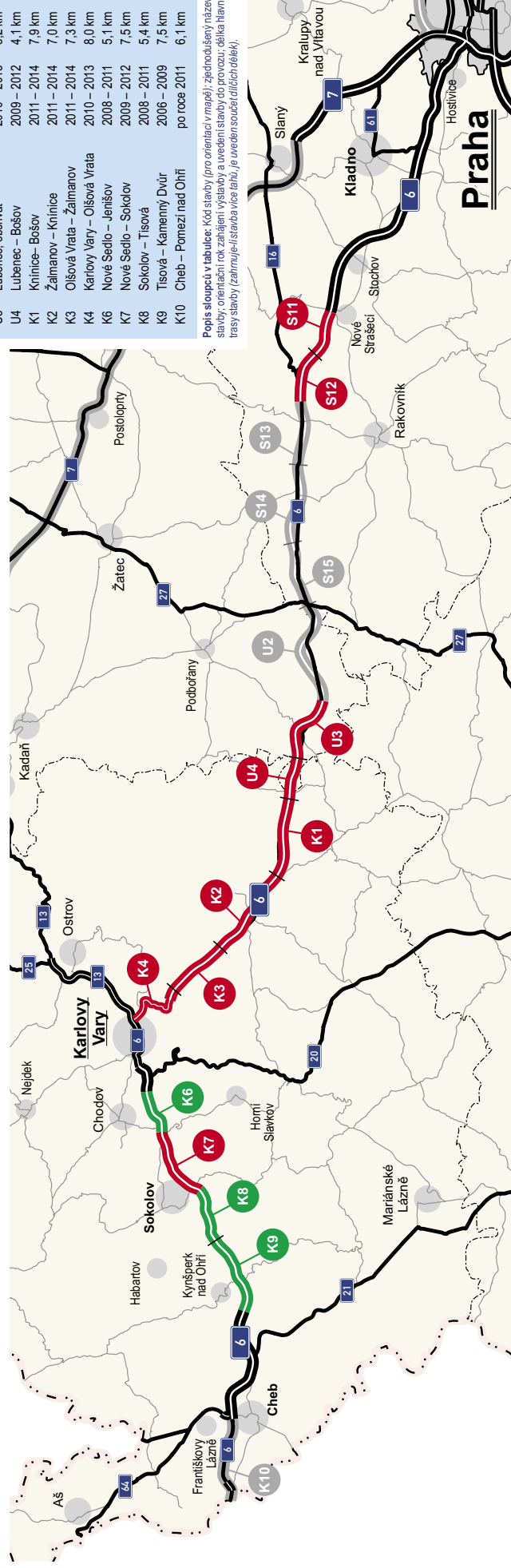
Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011

### Stavby R6

S11	Nové Strašceci – Rěvničov	2011 – 2014	5,6 km
S12	Rěvničov, obchvat	2010 – 2013	4,2 km
S13	Krupá, přeložka	po roce 2011	6,5 km
S14	Hofessedly, přeložka	po roce 2011	9,2 km
S15	Hofověický, obchvat	po roce 2011	5,1 km
U2	Kříž.úř7 (hr. kraje) – Lubenec	po roce 2011	8,8 km
U3	Lubenec, obchvat	2010 – 2013	8,2 km
U4	Lubenc – Bošov	2009 – 2012	4,1 km
K1	Knínice – Bošov	2011 – 2014	7,9 km
K2	Žalmanov – Knínice	2011 – 2014	7,0 km
K3	Olišová Vrata – Žalmanov	2011 – 2014	7,3 km
K4	Karlovy Vary – Olšová Vrata	2010 – 2013	8,0 km
K6	Nové Sedlo – Jenišov	2008 – 2011	5,1 km
K7	Nové Sedlo – Sokolov	2009 – 2012	7,5 km
K8	Sokolov – Tisová	2008 – 2011	5,4 km
K9	Tisová – Kamenný Dvůr	2006 – 2009	7,5 km
K10	Cheb – Pomezí nad Ohří	po roce 2011	6,1 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahraníje-vlastní úseky jsou v úseku odstavěni rámečkem); délka hlavní trasy stavby (zahraníje-vlastní úseky jsou v úseku odstavěni rámečkem).



- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavba je významným faktorem, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



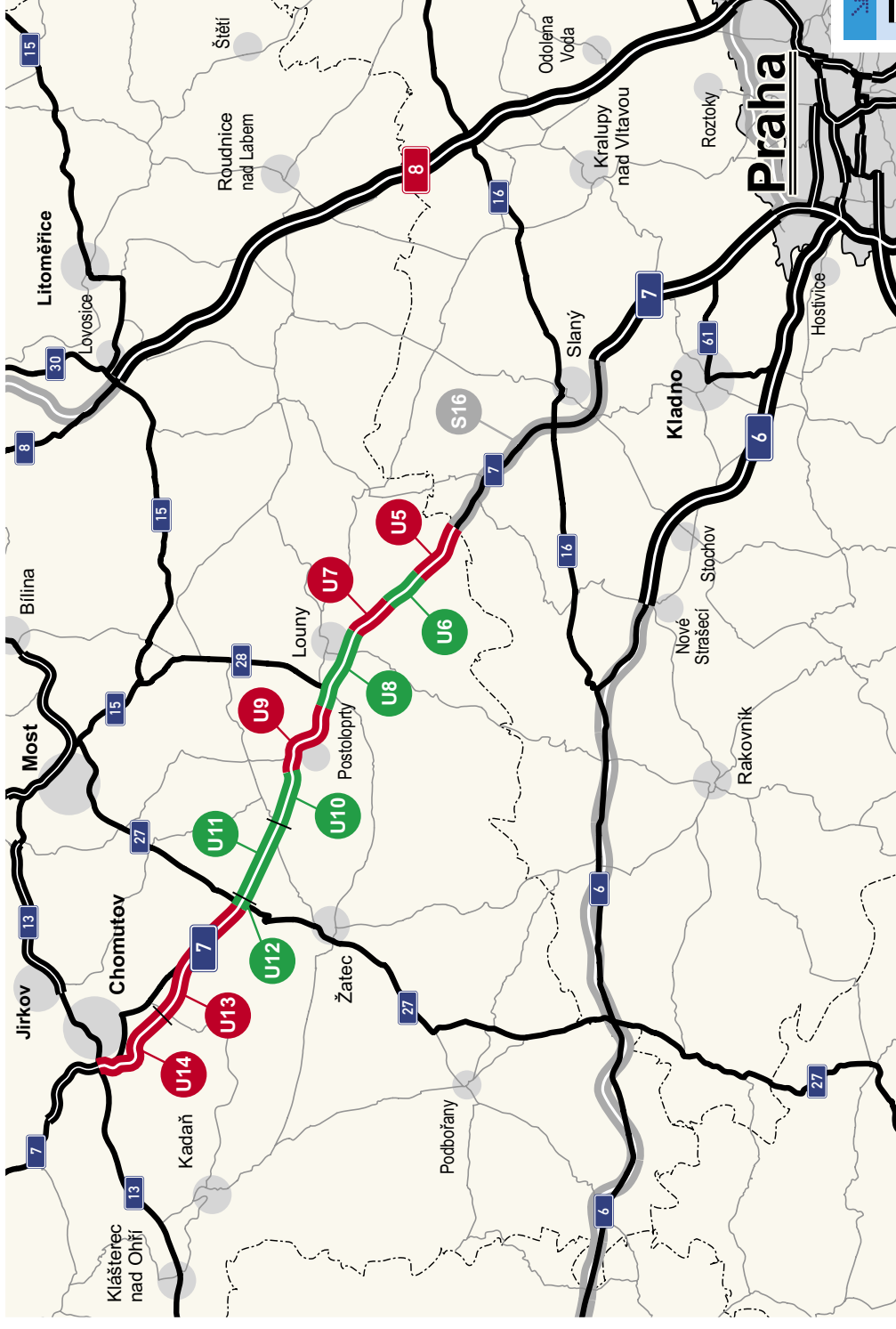
[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

# Rychlostní silnice R7

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011

Praha – Slaný – Chomutov



### Stavby R7

S16	Slaný – hranice STC	po roce 2011	16,7 km
U5	Parenský Týnec, zkap. obchvat	2010 – 2012	3,6 km
U6	Sulice obchvat	2008 – 2010	2,5 km
U7	Chlumčany zjezdopřímění	2010 – 2012	4,4 km
U8	Louny, zkapacitnění obchvatu	2010 – 2011	6,9 km
U9	Postolopry, zkapacitnění obchvatu	2010 – 2012	4,9 km
U10	Postolopry – MUK Blozoves	2009 – 2010	3,8 km
U11	MUK Blozoves – MUK Vyščany	2008 – 2009	5,4 km
U12	Vyščany MUK	2008 – 2009	0,5 km
U13	MUK Vyščany – MUK Droužkovice	2009 – 2012	9,4 km
U14	MUK Droužkovice – MUK N. Spolice	2009 – 2012	6,4 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahraníje-vlastní úseky více tahů, je uvedeno součet dílčích úseků).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

### Legenda

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4-pruhové, směrové dělení
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyv.)

[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)



**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavba je významným faktorem, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR





Stavba mimoúrovňové křižovatky Vysočany na R 7

šovým Vratům, kde stávající silnice I/6 je vedena v dlouhém stoupání. Realizace ostatních úseků by měla následovat postupně.

Výstavba hraničního úseku Cheb-sever – Pomezí (státní hranice) délky 9 km byla zatím realizována v polovině budoucí rychlostní silnice. Její dostavba na rychlostní silnici ve 4-pruhovém profilu se předpokládá po nárůstu intenzity dopravy vyvolávající potřebu této dostavby a to v návaznosti na provedení obdobné úpravy navazující spolkové silnice B 303 v SRN.

## Rychlostní silnice R 7

Rychlostní silnice R 7 propojuje Prahu s Chomutovem, západní částí Ústeckého kraje a Spolkovou republikou Německo ve směru na Chemnitz. Její plánovaná délka je 81 km. V současné době je v provozu od Prahy po křižovatku Slaný-jih v délce 17 km. Rozestavěny jsou stavby Sulec, obchvat, Bitozeves – Vysočany a mimoúrovňová křižovatka Vysočany v úhrnné délce hlavní trasy 9 km.

K dokončení výstavby rychlostní silnice R 7 je nutná výstavba dalších úseků v délce 55 km. Na letošní rok je plánováno zahájení výstavby úseků Postoloprty – Bitozeves, Vysočany – Droužkovice a Droužkovice – Nové Spolčice, navazujících na rozestavěný úsek rychlostní silnice R 7. Obě poslední uvedené akce jsou velmi potřebné k realizaci obchvatu města Chomutov v návaznosti na již dokončenou stavbu I/7 Chomutov – Křimov, zajišťující přístup k hraničnímu přechodu Hora Svatého Šebestiána do SRN směrem na Chemnitz.

V následujících letech by měly být zahájeny stavby zajišťující zkapacitnění obchvatů v Postolo-

prtech, Lounech a Panenském Týnci i zkapacitnění přeložky Chlumčany. Realizace staveb v úseku Slaný – hranice Ústeckého kraje se předpokládá po roce 2012.

## Rychlostní silnice R 10

Výstavba rychlostní silnice R 10 Praha – Ohraženice u Trutnova je dokončena, její délka je 71 km.

## Rychlostní silnice R 35

Rychlostní silnice R 35 má vzájemně propojit kraje Liberecký, Královéhradecký, Pardubický a Olomoucký ve směru mezinárodního tahu E 442. Její plánovaná délka je 258 km. V současné době jsou v provozu úseky Liberec – Ohraženice u Turnova (vazba na R 10), Mohelnice – Křelov a Olomouc – Lipník nad Bečvou v úhrnné délce 77 km. Ve výstavbě je úsek Sedlice (D 11) – Opatovice délky 3 km, který bude uveden do provozu v roce 2009.

K dokončení rychlostní silnice R 35 tak zbývá zajistit výstavbu dalších 178 km nové komunikace. Na rok 2011 je plánováno zahájení stavby Křelov

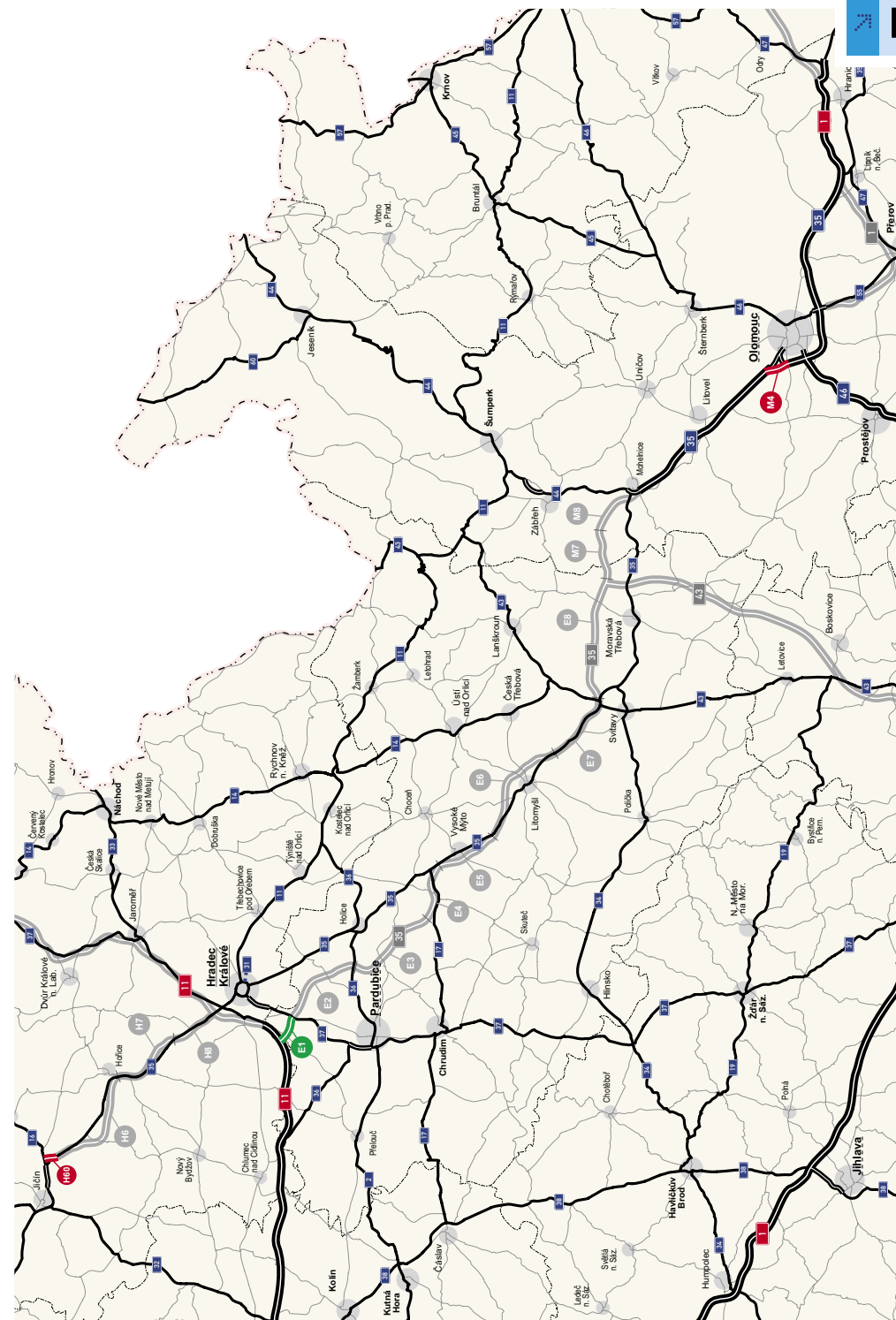


Stavba R 35 v úseku Sedlice (D 11) – Opatovice

# Rychlostní silnice R35

úsek Jičín (Úlibice) – Hradec Králové – Svitavy – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech 2009 – 2011



Stavby R35	2011 – 2013	2,7 km
H60 Úlibice – obchvat	po roce 2011	15,9 km
H6 Úlibice – Hořice	po roce 2011	10,8 km
H7 Hořice – Sadová	po roce 2011	6,5 km
H8 Sadová – Ploštitě	2007 – 2009	7,2 km
E1 Sedlice – Opatovice	po roce 2011	13,6 km
E2 Opatovice – Časy	po roce 2011	14,4 km
E3 Časy – Opatov	po roce 2011	7,5 km
E4 Opatov – Vysoké Mýto	po roce 2011	11,5 km
E5 Vysoké Mýto – Cerekvice	po roce 2011	12,3 km
E6 Cerekvice – Janov	po roce 2011	10,9 km
E7 Janov – Opatovec	po roce 2011	17,4 km
E8 Opatovec – Staré Město	po roce 2011	10,9 km
M7 Staré Město – Maletín	po roce 2011	11,1 km
M8 Maletín – Mohelnice	2011 – 2014	3,3 km
M4 3506 2 Křelov – Slavonín 2. etapa		

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednotěný název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahnuje-li stavba více letů, je uveden součet dílčích délek).

- SIŘ silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

**Legenda**

- dálnice: rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4pruhové, směrové dělení
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- číslo dálnice
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 oby.)
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy

[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Poučení: Tato mapa byla zpracována v rámci projektu výstavby v rámci finanční pomoci z Evropské unie a státního rozpočtu ČR. Faktory, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientačně.





1. etapa stavby R 35 Křelov – Slavonín

– Slavonín, 2. etapa délky 2,7 km, kterou by měla být dokončena výstavba obchvatu Olomouce. Zvláště naléhavá je výstavba rychlostní silnice R 35 v úseku Opatovice – Mohelnice délky 105 km. Výstavbou rychlostní silnice v tomto úseku by mělo být spolu s dálnicí D 11 zajištěno přímé rychlostní spojení Prahy a severní Moravy, umožňující odlehčení přetížené dálnice D 1.

Po dlouhých diskuzích o výběru trasy rychlostní silnice v tomto úseku byla trasa stabilizována schválením územního plánu Pardubického kraje. V současné době je vydáno kladné stanovisko EIA na výstavbu v úseku Opatovice – Ostrov (u Vysokého Mýta). Pro její zajištění se zpracovává dokumentace pro územní rozhodnutí. Realizací staveb v tomto úseku bude možné vyloučení průjezdné dopravy krajským městem Hradec Králové a dalšími městy a obcemi, kterými prochází stávající silnice I/35 v úseku Hradec Králové – Zámrs. Výstavba by měla být zahájena stavbou Opatovice – Časy navazující na dokončovanou stavbu Sedlice – Opatovice a následně by měla být zahájena výstavba v úseku Časy – Ostrov.

V navazujících úsecích směrem na Mohelnici se zpracovává dokumentace vlivu na životní prostředí. Výstavba by měla být realizována po roce 2012 přednostně v úsecích zabezpečujících obchvat Vysokého Mýta a Litomyšle.

Pro výstavbu rychlostní silnice R 35 v úseku Úlibice (křižovatka se silnicí I/16 Jičín – Nová Paka) – Hradec Králové (křižovatka s D 11) je vydáno kladné stanovisko EIA a v současné době se zpracovává dokumentace pro územní rozhodnutí. Realizace rychlostní silnice v tomto úseku by měla být zahájena v roce 2012 výstavbou obchvatu Úlibic, na rok 2013 je připravováno zahájení výstavby v úseku Sadová – Hradec Králové (D 11).

Zatím není stabilizována trasa této rychlostní silnice v úseku Ohrazenice – Úlibice z důvodů protichůdných názorů na možnosti jejího vedení v kontaktu s CHKO Český ráj. Proto tento úsek není ani vyznačen v mapce R 35. Nevyjasněnost trasy ovlivňuje možné zahájení stavby v uvedeném úseku.

### Rychlostní silnice R 43

Rychlostní silnice R 43 Brno – Staré Město u Moravské Třebové má vzájemně propojit Brno s východními Čechami ve směru mezinárodní silnice E 461 v úseku mezi dálnicí D 1 a rychlostní silnicí R 35. Její plánovaná délka je 78 km. Ač je její výstavba velmi potřebná s ohledem na vysokou dopravní intenzitu na silnici I/43, nebyla výstavba v plánované výhledové trase dosud zahájena. V provozu je pouze výpadekový úsek silnice I/43 z Brna v délce 8 km, který by měl v budoucnu zajistit napojení Brna na nově postavenou rychlostní silnici.

Rychlostní silnice R 43 by měla z části využít těleso rozestavěné tzv. „německé dálnice“ budované v období druhé světové války. Trasa však není pro odpor různých sdružení zatím plně stabilizována, což ovlivňuje možnost brzkého zahájení realizace.

### Rychlostní silnice R 46

Výstavba rychlostní silnice R 46 Vyškov – Olomouc zabezpečující spojení Jihomoravského a Olomouckého kraje je dokončena, její délka je 38 km.

### Rychlostní silnice R 48

Rychlostní silnice R 48 má zabezpečit rychlostní napojení východní části Moravskoslezského kraje i přilehlých oblastí Polska na síť dálnic a rychlostních silnic ČR. Její plánovaná délka je 75 km. V současné době je v provozu její napojení na dálnici D 1 s navazujícím obchvatem Bělotína a úsek Frýdek-Místek – Český Těšín v úhrnné délce 24 km. Vybudován byl i 4-pruhový obchvat města Český Těšín směrem ke státní hranici s Polskem délky 4 km, který však dosud nebyl označen dopravní značkou „Silnice pro motorová vozidla“.

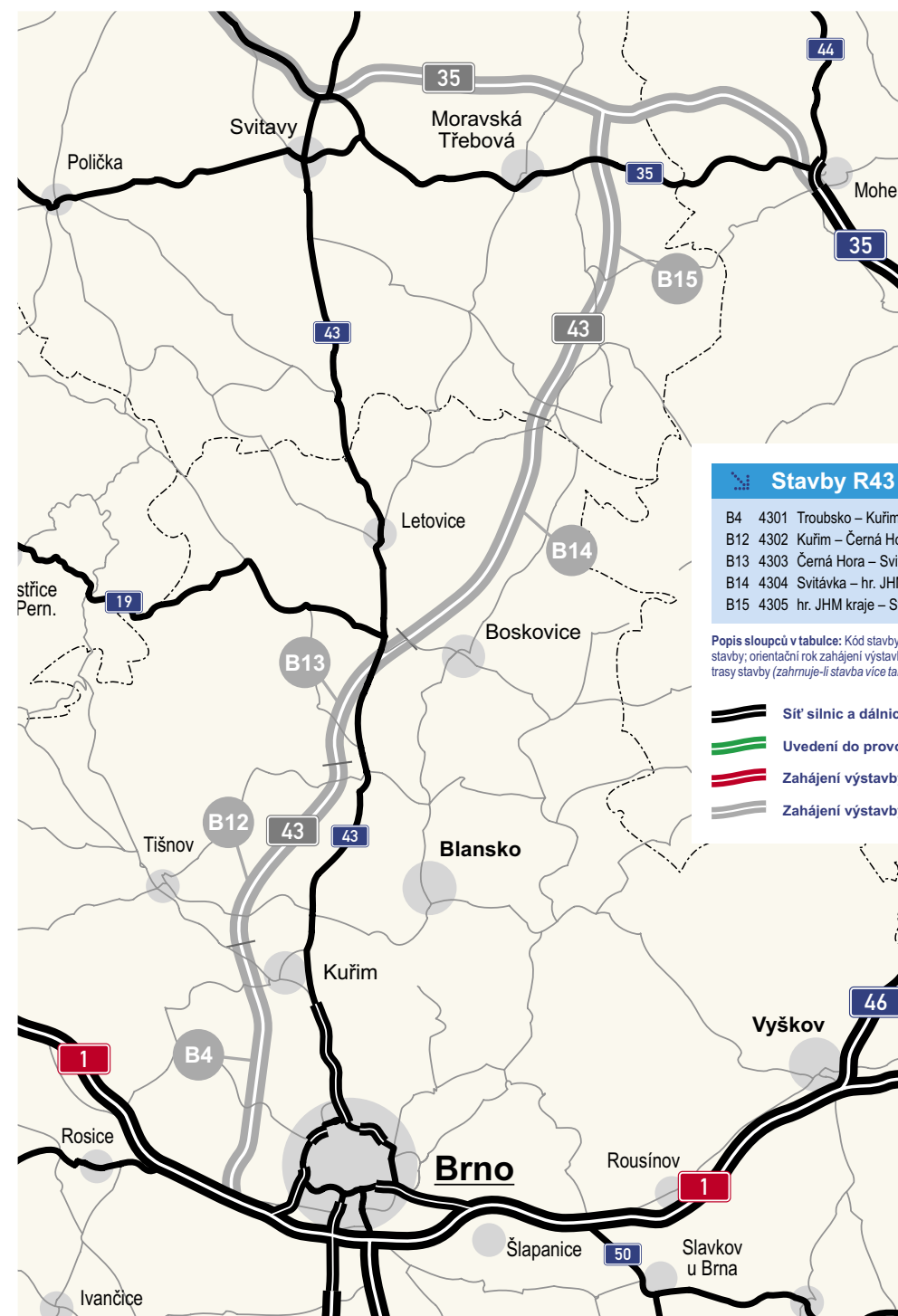
# Rychlostní silnice R43



Brno – Moravská Třebová

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

2009 – 2011

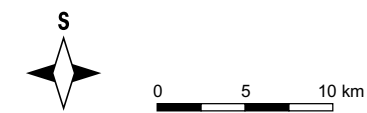


Stavby R43		
B4	4301 Troubsko – Kuřim	po roce 2011 18,2 km
B12	4302 Kuřim – Černá Hora	po roce 2011 13,7 km
B13	4303 Černá Hora – Svitávka	po roce 2011 9,4 km
B14	4304 Svitávka – hr. JHM kraje	po roce 2011 16,4 km
B15	4305 hr. JHM kraje – Staré Město	po roce 2011 20,8 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



Legenda			
	dálnice, rychlostní silnice		hranice kraje
	silnice I. třídy, 4pruhové, směrové dělené		státní hranice
	silnice II. třídy		města (nad 5 000 obyv.)
	číslo dálnice		číslo rychlostní silnice
	číslo silnice I. třídy		

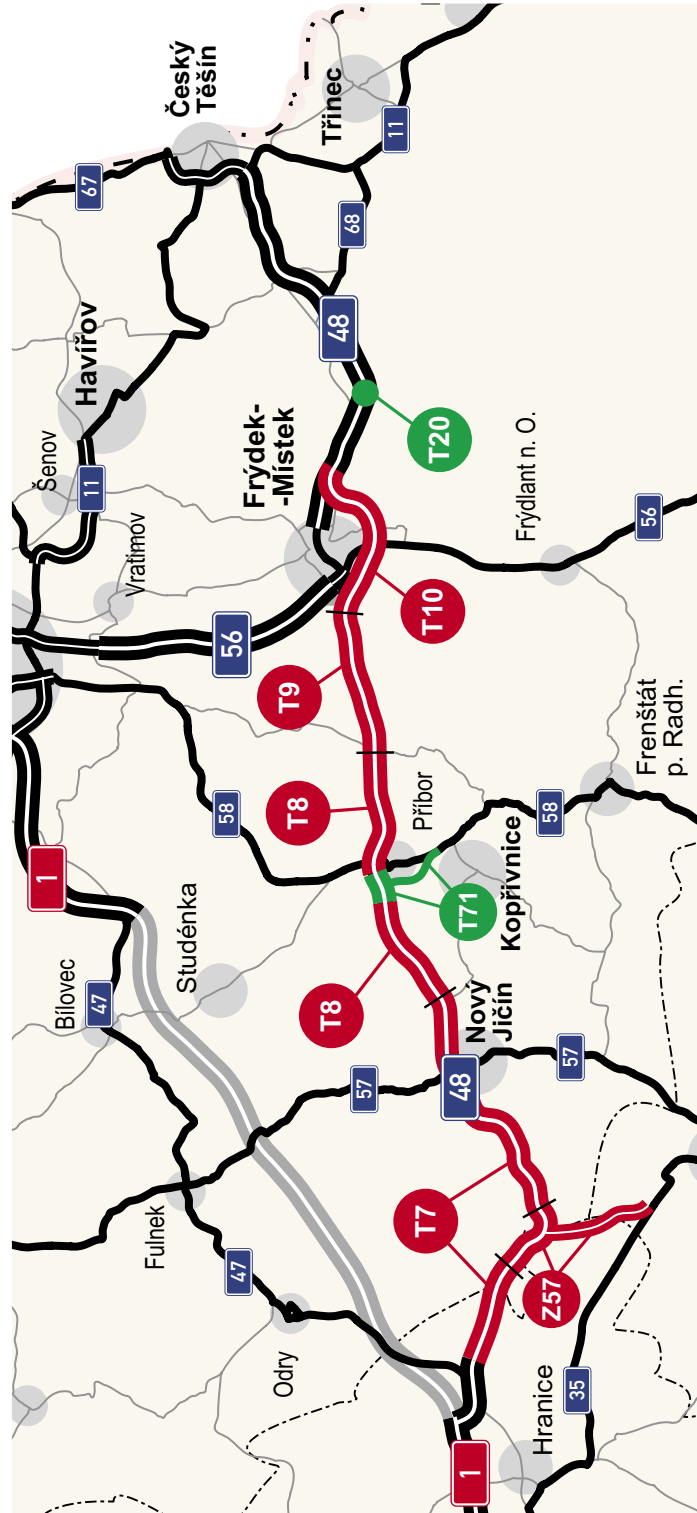
www.rsd.cz

# Rychlostní silnice R48

Běloutín – Frýdek-Místek – Český Těšín – Polsko

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011



Stavby R48	
T7	MÚK Běloutín – Rybí 2010 – 2013 16,8 km
T8	Rybí – MUK Rychaltice 2010 – 2013 11,6 km
T9	Rychaltice – Frýdek Místek 2009 – 2012 7,1 km
T10	Frýdek Místek – obchvat 2010 – 2013 8,6 km
T20	MUK Nošovice 2009 – 2011 1,1 km

Související stavby	
T71	I/68 Příbor – obchvat 2009 – 2011 *1,5 km
Z57	I/65 Lešná – Palačov 2011 – 2016 *3,7 km

\* délka trasy R48  
 Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednotěný název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje vstava více táh, je uveden součet celých táh).  
 \* délka trasy R48

www.rsd.cz

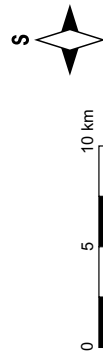
- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavba významných dopravních staveb je závislá na mnoha faktorech, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.



**Legenda**

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4-pruhové, směrově oddělené
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyvl.)



Konec R 52 v křižovatce se silnicí I/54 u Pohořelic



Most na rychlostní silnici R 48 u Běloutína

Bude třeba zabezpečit výstavbu nové rychlostní silnice nebo přestavbu stávající 4-pruhové směrově nedělené silnice I/48 na rychlostní silnici v délce 47 km. První realizovanou stavbou má být stavba Rychaltice – Frýdek-Místek plánovaná k zahájení na rok 2009, jejímž cílem je nahradit poslední 2-pruhový úsek na silnici I/48 4-pruhovou silnicí. Zvláště naléhavá je realizace obchvatu Frýdku-Místku, kterým by měla být vyloučena průjezdná doprava ve

směru této silnice z města. Stavba je připravována k zahájení v roce 2010.

Návazně má být řešena přestavba stávající 4-pruhové směrově nedělené komunikace na rychlostní silnici se středním dělicím pásem a mimoúrovňovými křižovatkami v úsecích Běloutín – Rybí a Rybí – Rychaltice.

### Rychlostní silnice R 49

Rychlostní silnice R 49 Hulín – státní hranice se Slovenskem má vzájemně propojit Českou republiku a Slovensko ve směru mezinárodní silnice E 50. Její plánovaná délka je 60 km. Koncem roku 2008 byla zahájena výstavba v úseku Hulín (D 1) – Fryšták délky 17 km. Tato stavba má umožnit kvalitní napojení východní části Zlína a přilehlé oblasti kraje na dálnici D 1. K dokončení výstavby rychlostní silnice R 49 bude potřeba postavit dalších 43 km po státní hranici se Slovenskem.

### Rychlostní silnice R 52

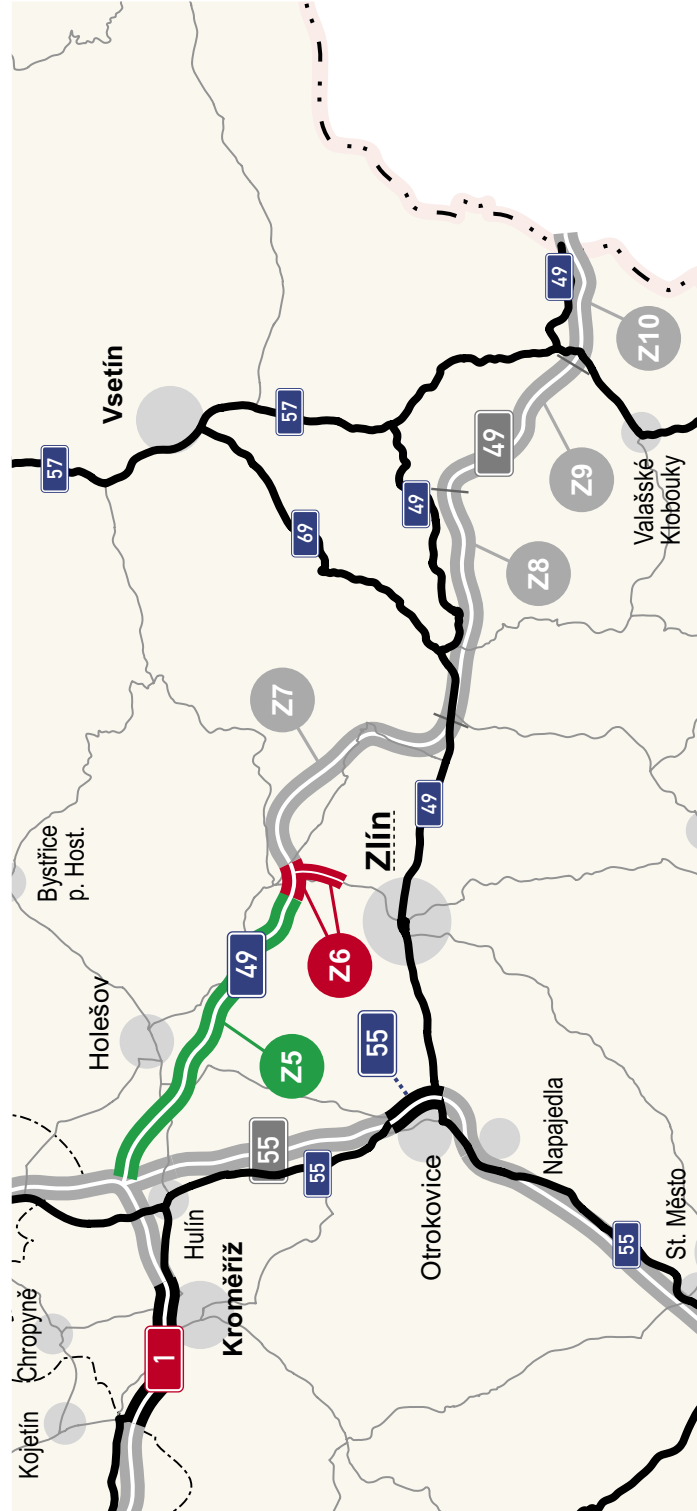
Rychlostní silnice R 52 má zajistit rychlostní spojení Brna s Mikulovem a Vídní ve směru mezi

# Rychlostní silnice R49

Hulín – Zlín – Slovensko

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011



**Stavby R49**

Z5	4901 Hulín – Fryštáček	2008 – 2011	17,3 km
Z6	4902.1 Fryštáček – Lipa, 1. etapa	2011 – 2015	5,1 km
Z7	4902.2 Fryštáček – Lipa, 2. etapa	po roce 2011	12,5 km
Z8	4903 Lipa – Pozděchov	po roce 2011	12,5 km
Z9	4904 Pozděchov – Homolův Lideč	po roce 2011	9,1 km
Z10	4905 Homolův Lideč – hr. ČR/SR	po roce 2011	5,5 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

www.rsd.cz

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



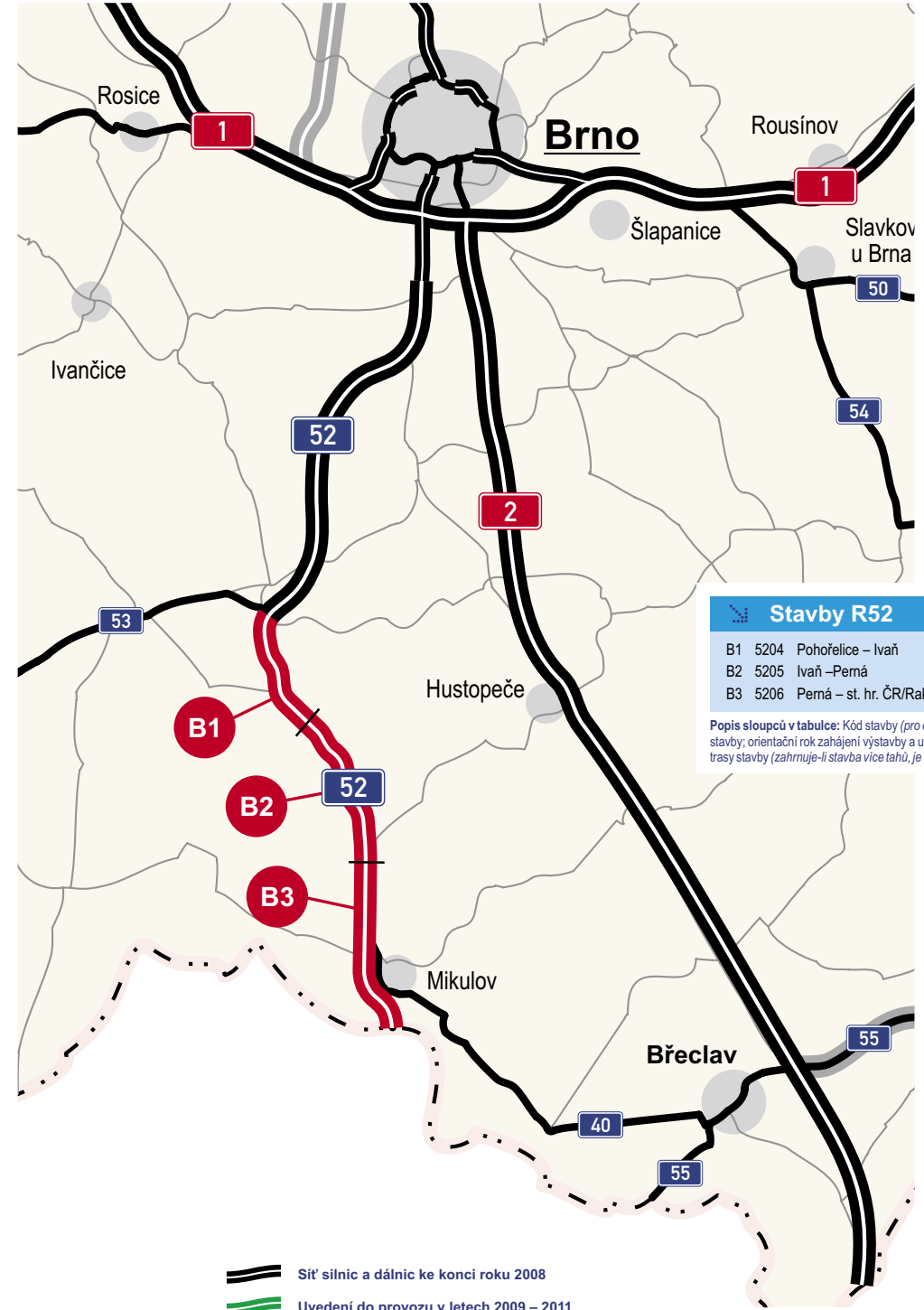
# Rychlostní silnice R52



Brno – Pohořelice – Mikulov – Rakousko

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011



**Stavby R52**

B1	5204 Pohořelice – Ivaň	2010 – 2013	6,9 km
B2	5205 Ivaň – Perná	2011 – 2014	8,0 km
B3	5206 Perná – st. hr. ČR/Rakousko	2011 – 2014	8,2 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



www.rsd.cz

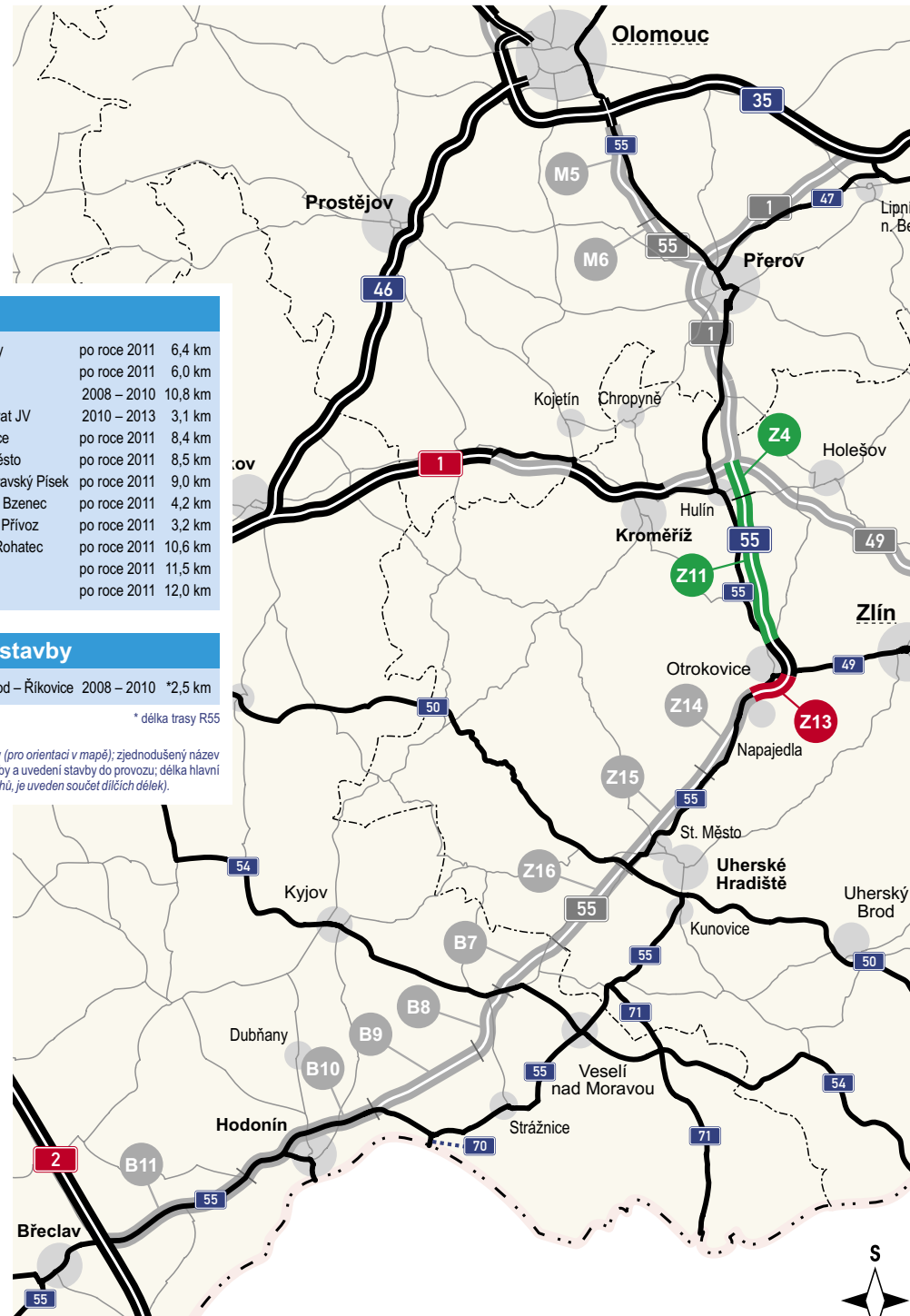
**Legenda**

	dálnice, rychlostní silnice		hranice kraje
	silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené		slátní hranice
	silnice II. třídy		města (nad 5 000 obyv.)
	číslo dálnice		číslo rychlostní silnice
	číslo silnice I. třídy		

# Rychlostní silnice R55

Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech 2009 – 2011



## Stavby R55

M5	5501 Olomouc – Kokory	po roce 2011	6,4 km
M6	5502 Kokory – Přerov	po roce 2011	6,0 km
Z11	5503 Skalka – Hulín	2008 – 2010	10,8 km
Z13	5505 Otrokovice, obchvat JV	2010 – 2013	3,1 km
Z14	5506 Napajedla – Babice	po roce 2011	8,4 km
Z15	5507 Babice – Staré Město	po roce 2011	8,5 km
Z16	5508 Staré Město – Moravský Písek	po roce 2011	9,0 km
B7	5509 Moravský Písek – Bzenec	po roce 2011	4,2 km
B8	5510 Bzenec – Bzenec Přivoz	po roce 2011	3,2 km
B9	5511 Bzenec Přivoz – Rohatec	po roce 2011	10,6 km
B10	5512 Rohatec – Lužice	po roce 2011	11,5 km
B11	5513 Lužice – Břeclav	po roce 2011	12,0 km

## Související stavby

Z4	D1 0135 Kroměříž východ – Říkovice	2008 – 2010	*2,5 km
----	------------------------------------	-------------	---------

\* délka trasy R55

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

### Legenda

	dálnice, rychlostní silnice		hranice kraje
	silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené		státní hranice
	silnice I. třídy		města (nad 5 000 obyv.)
	silnice II. třídy		číslo dálnice
	číslo rychlostní silnice		číslo silnice I. třídy

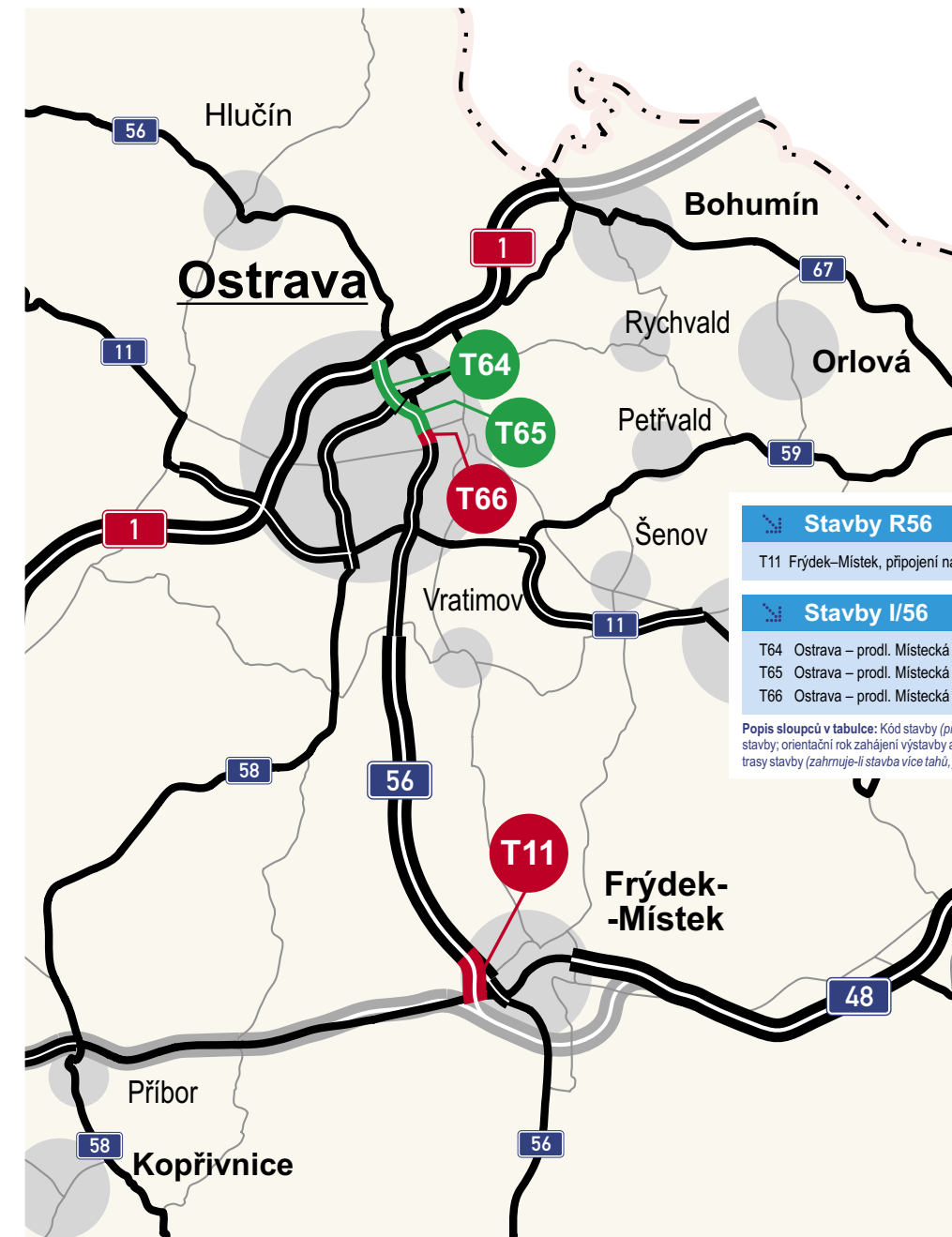
0 10 20 km

www.rsd.cz

# Rychlostní silnice R56 a silnice I/56

úsek Ostrava – Frýdek-Místek

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech 2009 – 2011



## Stavby R56

T11	Frýdek-Místek, připojení na R48	2010 – 2013	2,4 km
-----	---------------------------------	-------------	--------

## Stavby I/56

T64	Ostrava – prodl. Místecká I. stavba	2008 – 2010	1,3 km
T65	Ostrava – prodl. Místecká II. stavba	2008 – 2010	1,2 km
T66	Ostrava – prodl. Místecká III. stavba	2010 – 2012	0,5 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011

### Legenda

	dálnice, rychlostní silnice		hranice kraje
	silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené		státní hranice
	silnice I. třídy		města (nad 5 000 obyv.)
	silnice II. třídy		číslo dálnice
	číslo rychlostní silnice		číslo silnice I. třídy

0 5 10 km

www.rsd.cz

národního tahu E 461. Plánovaná délka rychlostní silnice je 51 km. V současné době je v provozu úsek Modřice – Pohořelice (odbočka silnice I/53 na Znojmo) v délce 20 km.

K napojení rychlostní silnice na nově budovanou rakouskou dálnici A 15 (Drasenhofen – Vídeň) u Mikulova je nutno nově postavit či rozšířit stávající silnici postavenou v 90. letech minulého století mezi Pohořelicemi a Mikulovem na rychlostní silnici v délce 23 km. Trasa je stabilizována v ÚP VÚP Břeclavska. Stavba prvního úseku Pohořelice – Ivaň je připravována k zahájení v roce 2010. Výstavba zbylých dvou úseků by měla být zahájena v těsné návaznosti. Přípravu stavby však komplikují odporci realizace stavby.

V rámci ÚP VÚC brněnské aglomerace a ÚP města Brna je plánováno propojení stávající rychlostní silnice R 52 s dálnicí D 1 a rychlostní silnicí R 43 u Troubska jihozápadní tangentou délky cca 11 km, její trasa však není dosud stabilizována, a proto není vyznačena v mapce R 54. Po její výstavbě by stávající úsek rychlostní silnice R 52 Modřice – Rajhrad v délce cca 3 km byl vyřazen z této rychlostní silnice a stal se přívaděčem Brna na rychlostní silnici R 52.

### Rychlostní silnice R 55

Rychlostní silnice R 55 Břeclav – Uherské Hradiště – Přerov – Olomouc má vzájemně propojit východní část Jihomoravského kraje a dálnici D 2 se Zlínským a Olomouckým krajem. Její plánovaná délka je 101 km. V provozu jsou pouhé 3 km na obchvatu Otrokovic. V roce 2008 byla zahájena výstavba navazujícího úseku Skalka – Hulín, délky 14 km, zajišťující napojení na rozestavěnou stavbu dálnice D 1. Účelem této stavby je zajistit kvalitní napojení Otrokovic a západní části Zlína na dálniční síť ČR.

K dokončení výstavby rychlostní silnice R 55 bude nutno postavit 84 km nové komunikace. Nejdříve by měla být realizována stavba Otrokovic, obchvat JV, kterou má být dokončena realizace obchvatu Otrokovic. Zahájení stavby dlouhé 3 km je plánováno na rok 2010. Realizace výstavby ostatních úseků se s ohledem na stav přípravy plánuje po roce 2012. Přípravu výstavby značně komplikují obtíže při stabilizaci trasy v kontaktu s Přírodním parkem Strážnické Pomoraví.

### Rychlostní silnice R 56

Rychlostní silnice R 56 propojuje Ostravu s Frýdkem-Místkem s vazbou na rychlostní silnici R 48 i silnici I/56 směrem na Frýdlant nad Ostravicí, umožňující spojení Ostravy s rekreační oblastí Beskyd a Slovenskem. Plánovaná délka této rychlostní silnice je 14 km, v provozu je zatím 12 km.

K dokončení její výstavby zbývá realizovat nové připojení této rychlostní silnice na připravovanou stavbu obchvatu R 48 kolem Frýdku-Místku v délce cca 2 km, které by mělo být realizováno ve vazbě na realizaci uvedeného obchvatu.

### Rychlostní silnice R 63

Výstavba rychlostní silnice R 63 napojující Teplice a navazující oblasti Ústeckého kraje na dálnici D 8 je dokončena s výjimkou nutné dostavby křižovatky v Řehlovicích v souvislosti s výstavbou D 8. Její dostavba je součástí stavby D 8 – 0805, která je v současné době rozestavěna. Délka rychlostní silnice je 7 km.

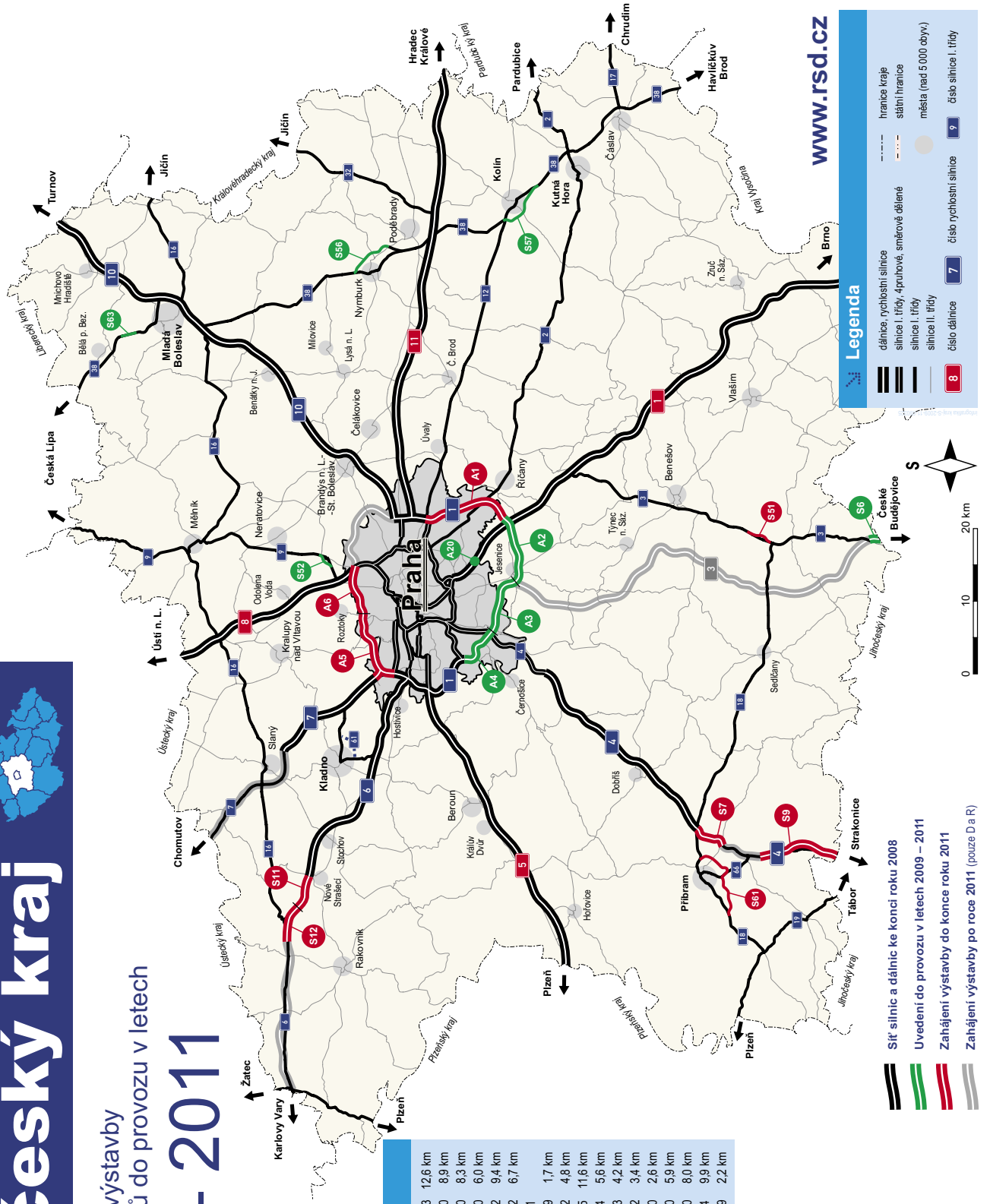
## Dálnice a rychlostní silnice v krajích

V příložených mapkách krajů jsou vyznačeny úseky dálnic a rychlostních silnic v provozu, stavby plánované k uvedení do provozu do konce roku 2011, stavby plánované k zahájení do konce roku 2011 a úseky plánované k dokončení výstavby jednotlivých dálnic a rychlostních silnic na území kraje. Orientačně je uveden i průběh silnic I. třídy a nejvýznamnější stavby na těchto silnicích plánované k uvedení do provozu nebo zahájení do konce roku 2011.

# Středočeský kraj

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

2009 – 2011



Významné stavby	2010 - 2013	12,6 km
A1 PO 511 Běchovice - D1	2008 - 2010	8,9 km
A2 PO 512 D1 - Vestec	2006 - 2010	8,3 km
A3 PO 513 Vestec - Lahovice	2006 - 2010	6,0 km
A4 PO 514 Lahovice - Silvenec	2010 - 2012	9,4 km
A5 PO 518 Ruzyně - Suchbát	2010 - 2012	6,7 km
A6 PO 519 Suchbát - Březíněves	2010 - 2011	1,7 km
A20 D1 D1 exit 4 km 3,7	2008 - 2009	4,8 km
S7 R4 Štělka - II/118	2011 - 2015	11,6 km
S9 R4 Milín - Letý	2011 - 2014	5,6 km
S11 R6 Nové Strašecí - Revnitov	2010 - 2013	4,2 km
S12 R6 Revnitov - obchvat	2010 - 2012	3,4 km
S51 I/3 Olbramovice přeložka	2008 - 2010	2,6 km
S52 I/9 Libeznice obchvat	2008 - 2010	5,9 km
S56 I/38 Nymburk obchvat II. a III. starba	2008 - 2010	8,0 km
S57 I/38 Kolín obchvat	2008 - 2010	9,9 km
S61 I/18 Příbram - JV obchvat	2011 - 2014	9,9 km
S63 I/38 Hrdlořez - Čistá	2009 - 2009	2,2 km

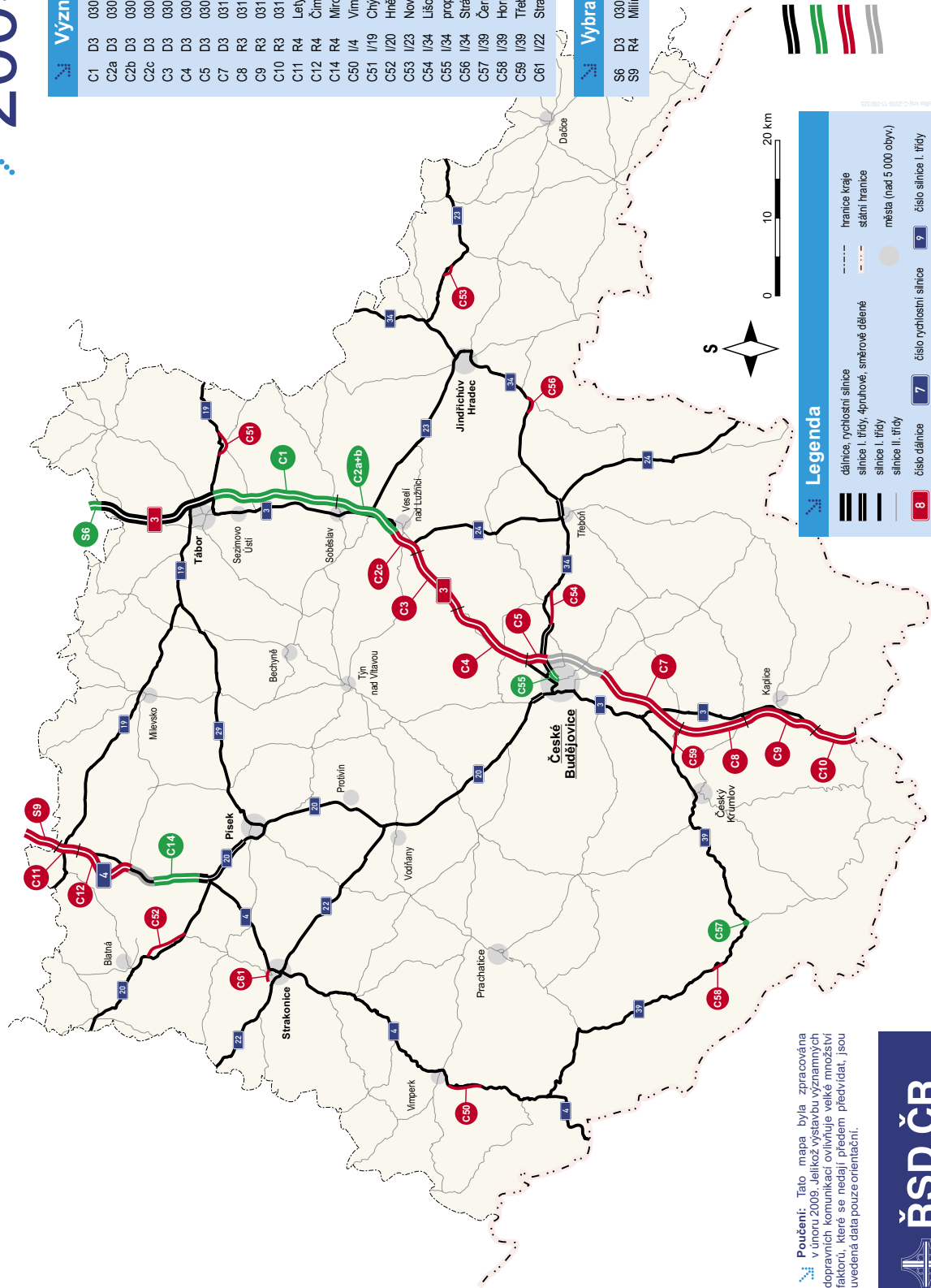
Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení silničního tahu; zjednotěný razes stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje i stavbu více táhlu, je uveden součet dílčích délek).

Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavba významných dopravních komunikací vytváří velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.



- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 - 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011 (pouze D a R)

www.rsd.cz



**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Předpokládaný postup výstavby významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.



### Významné stavby

C1	D3	0307A	Tábor – Soběslav	2009 – 2011	15,4 km
C2a	D3	0308A	Soběslav – Veselí n. Luž.	2009 – 2011	7,7 km
C2b	D3	0308B	most přes Lužnici	2009 – 2011	1,1 km
C2c	D3	0308C	Veselí nad Lužnicí – Bosilepec	2010 – 2013	5,6 km
C3	D3	0309I	Bosilepec – Sevětlín	2011 – 2014	8,1 km
C4	D3	0309II	Sevětlín – Borek	2011 – 2014	10,7 km
C5	D3	0309III	Borek – Úslíně	2011 – 2014	3,3 km
C7	D3	0310II	Hodějovice – Trebonín	2011 – 2014	12,6 km
C8	R3	0311	Trebonín – Kaplice nádraží	2010 – 2013	8,4 km
C9	R3	0312I	Kaplice nádraží – Neždka	2010 – 2013	12,0 km
C10	R3	0312II	Neždka – D. Dvoriště st. hr.	2010 – 2012	3,6 km
C11	R4		Ley – Čimelice	2010 – 2012	2,6 km
C12	R4		Čimelice – Mirovice	2011 – 2014	8,5 km
C14	R4		Mirovice – Treblov	2008 – 2011	5,9 km
C50	I/4		Vimperk – Sotná Uhoř	2010 – 2012	4,5 km
C51	I/9		Chýnov	2010 – 2012	3,8 km
C52	I/20		Hněvkov – Sedlice	2010 – 2012	6,2 km
C53	I/23		Nová Olešná	2010 – 2013	1,7 km
C54	I/34		Líšov	2010 – 2012	5,1 km
C55	I/34		propojení DO České Budějovice	2009 – 2010	1,5 km
C56	I/34		Stráž nad Nežatkou – Lásenice	2010 – 2012	2,6 km
C57	I/39		Černá v Pošumaví	2010 – 2011	0,4 km
C58	I/39		Horní Planá	2010 – 2012	1,9 km
C59	I/39		Trebonín MUK – Rájov	2010 – 2012	4,8 km
C61	I/22		Strakonice	2010 – 2012	1,5 km

### Vybrané stavby v okolních krajích

S6	D3	0305-II	Nová Hospoda – Mezno	2008 – 2009	1,7 km
S9	R4		Milín – Lety	2011 – 2015	11,6 km

**Popis sloupců v tabulce:** Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení silničního tahu; zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008

Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011

Zahájení výstavby do konce roku 2011

Zahájení výstavby po roce 2011 (pouze D a R)

www.rsd.cz

**Legenda**

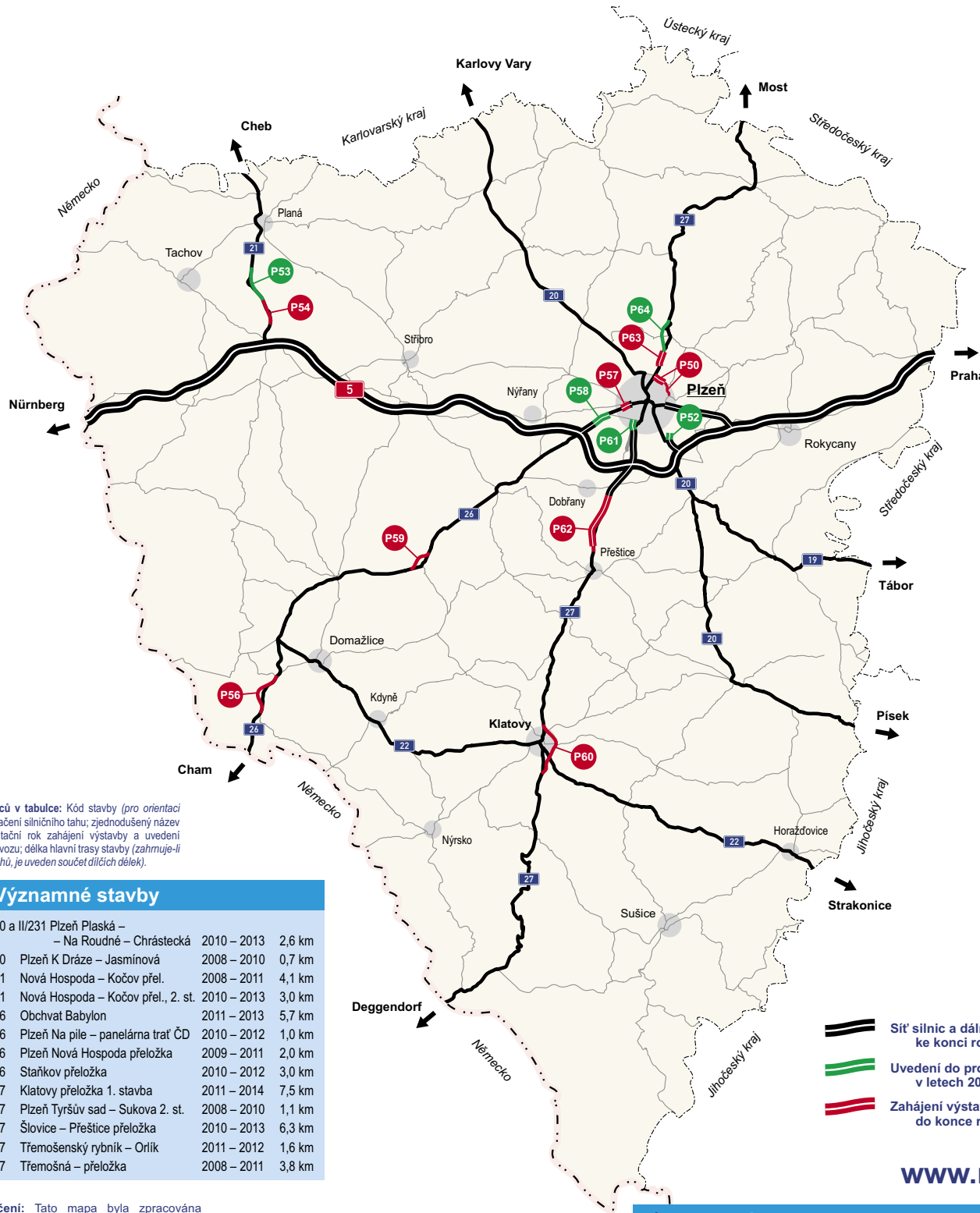
- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyč.)

# Plzeňský kraj



Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011



**Popis sloupců v tabulce:** Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení silničního tahu; zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

### Významné stavby

P50	I/20 a II/231	Plzeň Pláská – Na Roudné – Chrástecká	2010 – 2013	2,6 km
P52	I/20	Plzeň K Dráze – Jasmínová	2008 – 2010	0,7 km
P53	I/21	Nová Hospoda – Kočov přel.	2008 – 2011	4,1 km
P54	I/21	Nová Hospoda – Kočov přel., 2. st.	2010 – 2013	3,0 km
P56	I/26	Obchvat Babylon	2011 – 2013	5,7 km
P57	I/26	Plzeň Na pile – panelárna trať ČD	2010 – 2012	1,0 km
P58	I/26	Plzeň Nová Hospoda přeložka	2009 – 2011	2,0 km
P59	I/26	Staňkov přeložka	2010 – 2012	3,0 km
P60	I/27	Klatovy přeložka 1. stavba	2011 – 2014	7,5 km
P61	I/27	Plzeň Týršův sad – Sukova 2. st.	2008 – 2010	1,1 km
P62	I/27	Šlovice – Přeštice přeložka	2010 – 2013	6,3 km
P63	I/27	Třemošenský rybník – Oriik	2011 – 2012	1,6 km
P64	I/27	Třemošná – přeložka	2008 – 2011	3,8 km

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.



### Legenda

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyč.)

Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008

Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011

Zahájení výstavby do konce roku 2011

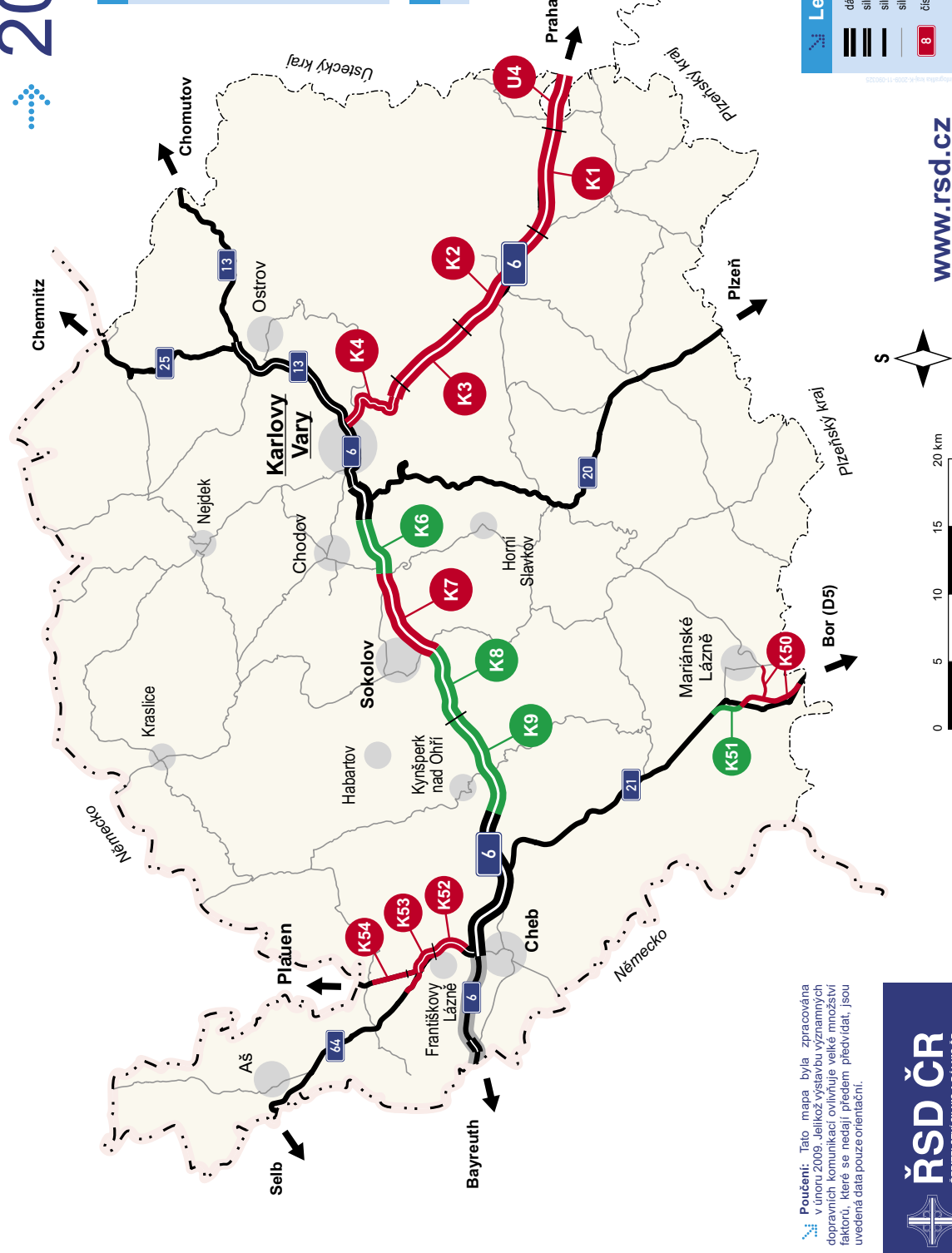
www.rsd.cz

# Karlovarský kraj



Předpokládaný postup výstavby  
a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011



### Významné stavby

K1	R6	Křínice – Bošov	2011 – 2014	7,9 km
K2	R6	Žalmanov – Křínice	2011 – 2014	7,0 km
K3	R6	Olšová Vrata – Žalmanov	2011 – 2014	7,3 km
K4	R6	Karlovy Vary – Olšová Vrata	2010 – 2013	8,0 km
K6	R6	Nové Sedlo – Jenišov	2008 – 2011	5,1 km
K7	R6	Nové Sedlo – Sokolov	2009 – 2012	7,5 km
K8	R6	Sokolov – Tisová	2008 – 2011	5,4 km
K9	R6	Tisová – Kamenný Dvůr	2006 – 2009	7,5 km
K90	I/21	Trávnice – Dřmouh	2010 – 2012	5,0 km
K51	I/21	Velká Hleďsebe	2008 – 2011	2,6 km
K52	I/21	MUK Střizov – Horní Ves	2011 – 2013	2,9 km
K53	I/21 a I/64	MUK Horní Lomany	2011 – 2013	4,1 km
K54	I/21	MUK Horní Lomany – Vojtanov	2010 – 2012	2,6 km

### Vybrané stavby v okolních krajích

U4	R6	Lubeneč – Bošov	2009 – 2012	4,1 km
----	----	-----------------	-------------	--------

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení smíchného tahu; zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahnuje-li stavba více táhů, je uveden součet dílčích úseků).

Sít' silnic a dálnic ke konci roku 2008  
Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011  
Zahájení výstavby do konce roku 2011

### Legenda

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4-pruhové, směrově dělené
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyv.)
- číslo silnice I. třídy

www.rsd.cz

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

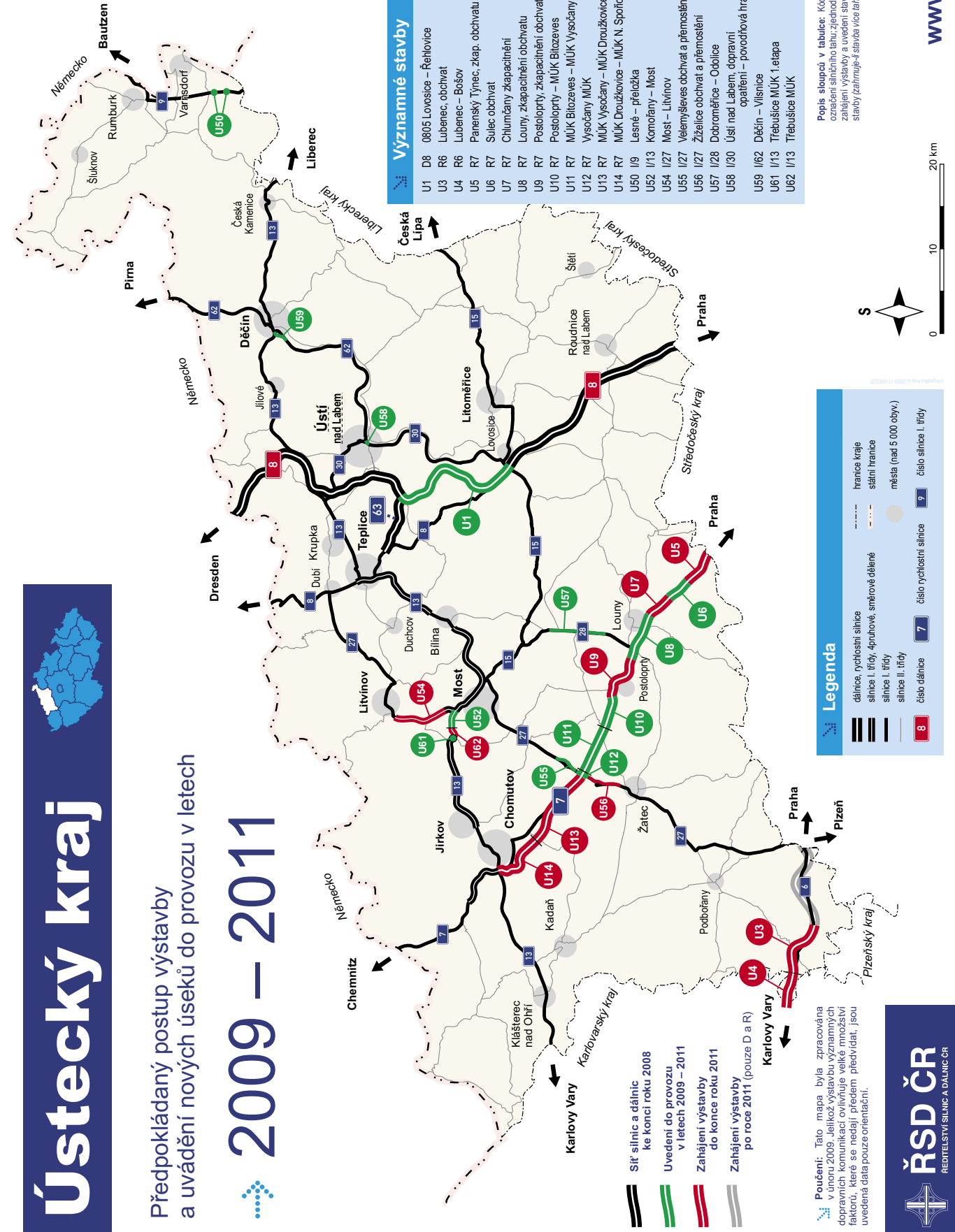
Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientačně.

# Ústecký kraj



Předpokládaný postup výstavby  
a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011



### Významné stavby

U1	D8	0803 Lovosice – Řehlovice	2007 – 2010	16,4 km
U3	R6	Lubeneč, obchvat	2010 – 2013	8,2 km
U4	R6	Lubeneč – Bošov	2009 – 2012	4,1 km
U5	R7	Parnešský Týnec, zkap. obchvat	2010 – 2012	3,6 km
U6	R7	Sulec obchvat	2008 – 2010	2,5 km
U7	R7	Chlumčany zkapacitnění	2010 – 2012	4,4 km
U8	R7	Louny, zkapacitnění obchvatu	2010 – 2011	6,9 km
U9	R7	Postoloprty, zkapacitnění obchvatu	2010 – 2012	4,9 km
U10	R7	Postoloprty – MUK Blatceves	2009 – 2010	3,8 km
U11	R7	MUK Blatceves – MUK Vysočany	2008 – 2009	5,4 km
U12	R7	Vysočany MUK	2008 – 2009	0,5 km
U13	R7	MUK Vysočany – MUK Droužkovice	2009 – 2012	9,4 km
U14	R7	MUK Droužkovice – MUK N. Spolice	2009 – 2010	6,4 km
U50	I/9	Lesná – přejezdka	2010 – 2010	0,6 km
U62	I/13	Komořany – Most	2008 – 2009	2,0 km
U64	I/27	Most – Litvínov	2010 – 2012	6,9 km
U65	I/27	Velkýševce obchvat a přemostění	2009 – 2011	2,6 km
U66	I/27	Žitčice obchvat a přemostění	2009 – 2010	4,2 km
U67	I/28	Dobroměřice – Obolice	2009 – 2010	6,8 km
U68	I/30	Ústí nad Labem, dopravní opatření – povodňová hráz	2008 – 2010	0,6 km
U69	I/62	Děčín – Vělnice	2009 – 2010	1,8 km
U61	I/13	Třebušice MUK 1. etapa	2008 – 2009	0,4 km
U62	I/13	Třebušice MUK	2011 – 2013	1,2 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení smíchného tahu; zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahnuje-li stavba více táhů, je uveden součet dílčích úseků).

### Legenda

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4-pruhové, směrově dělené
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyv.)
- číslo silnice I. třídy

Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientačně.

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

www.rsd.cz



# Liberecký kraj

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011

### Významné stavby

L50 I/9	Dubá obchvat	2009 – 2011	3,0 km
L51 I/9	Seznová MÚK	2008 – 2011	1,5 km
L52 I/9	Dubice – Dolní Libchava obchvat	2010 – 2013	3,1 km
L53 I/9	Nový Bor – Dolní Libchava	2011 – 2013	9,2 km
L55 I/13	Kunratice – Jablonné v Podí.	2011 – 2012	2,5 km
L57 I/13	Stráž n. N. – Krásná Studánka	2009 – 2011	4,3 km
L60 I/14	Kunratice – Jablonce n. N.	2010 – 2013	2,7 km
L61 I/15	Krávčské obchvat	2010 – 2012	3,0 km
L62 I/35	Bílý Kostel – Hrádek n. N.	2009 – 2011	7,8 km
L64 I/14	Jablonce nad Nisou – Tanvald	2008 – 2010	9,0 km

Popis stavby v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě), v mapě označen silnicí nebo směr, významný název stavby, orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu, délka hlavní trasy stavby (zahrnuje i stavbu více částí, je uveden součet dílčích úseků).

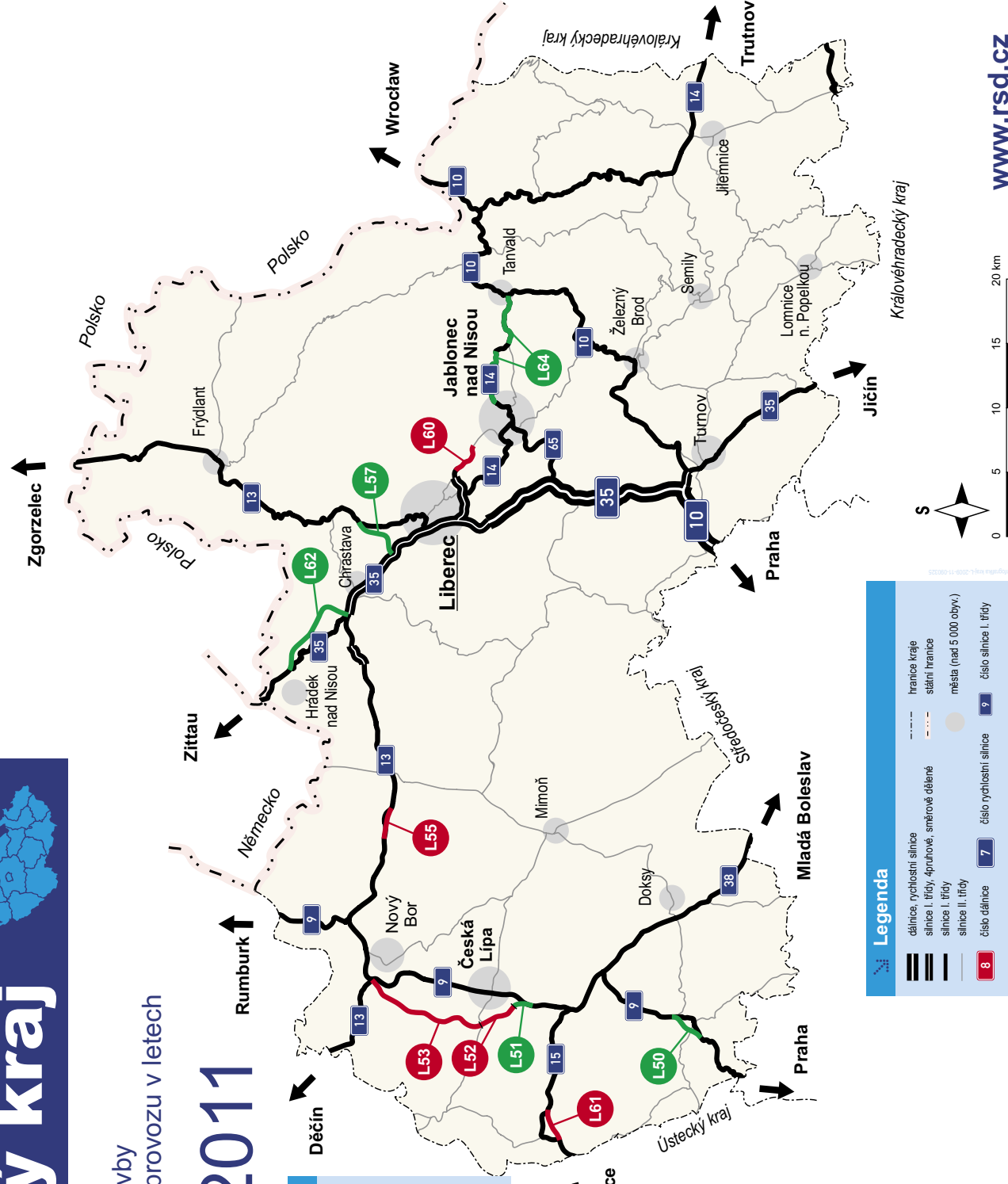
- Sít' silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011

Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jediné významné výstavby dopravy v území jsou v současnosti faktory, které mají vliv na provoz, jsou uvedena dále pouze orientačně.

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



www.rsd.cz



# Královéhradecký kraj

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011

- Sít' silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011 (pouze D a R)

Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jediné významné výstavby dopravní komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které mají vliv na provoz, jsou uvedena dále pouze orientačně.

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



www.rsd.cz

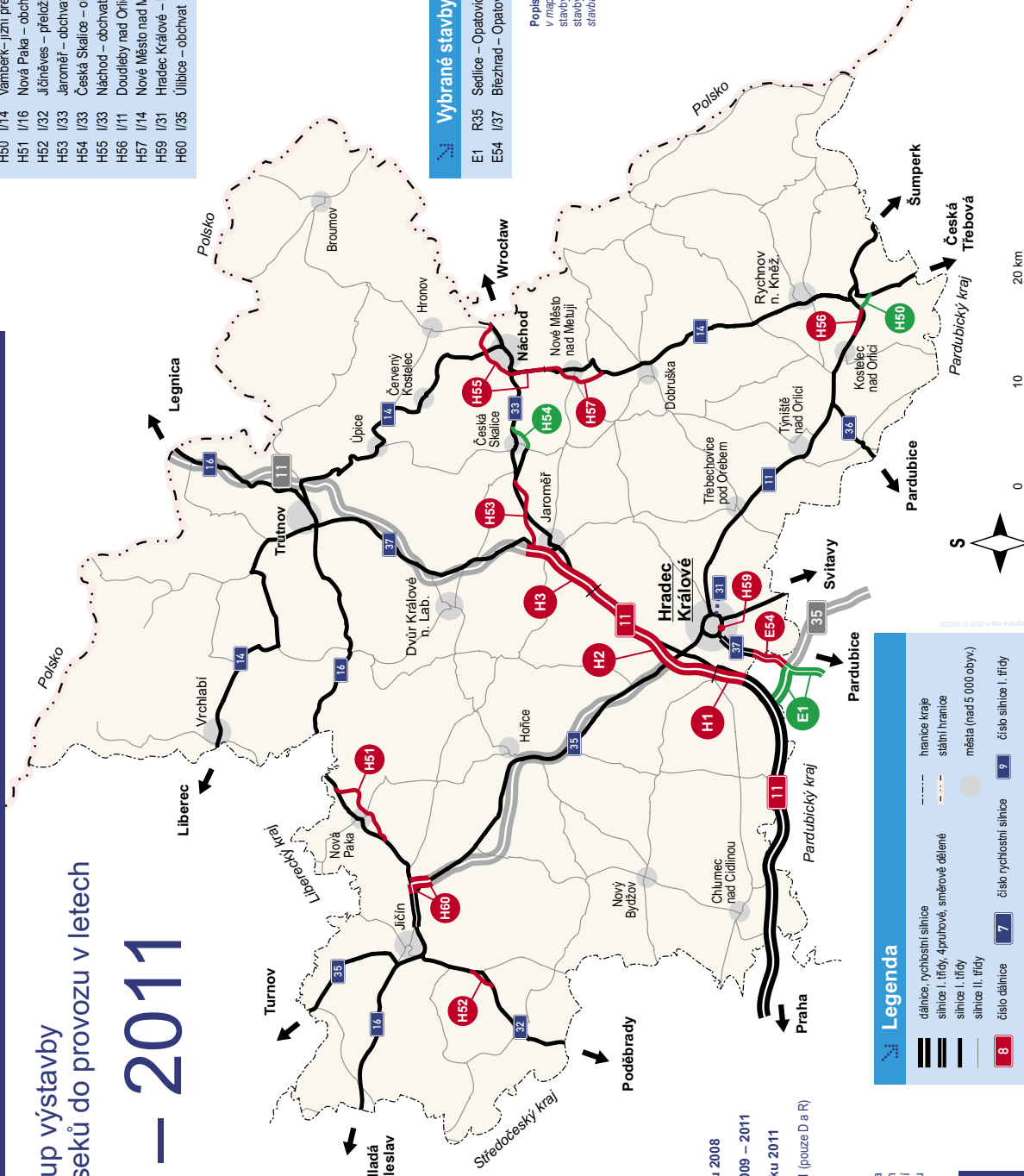
### Významné stavby

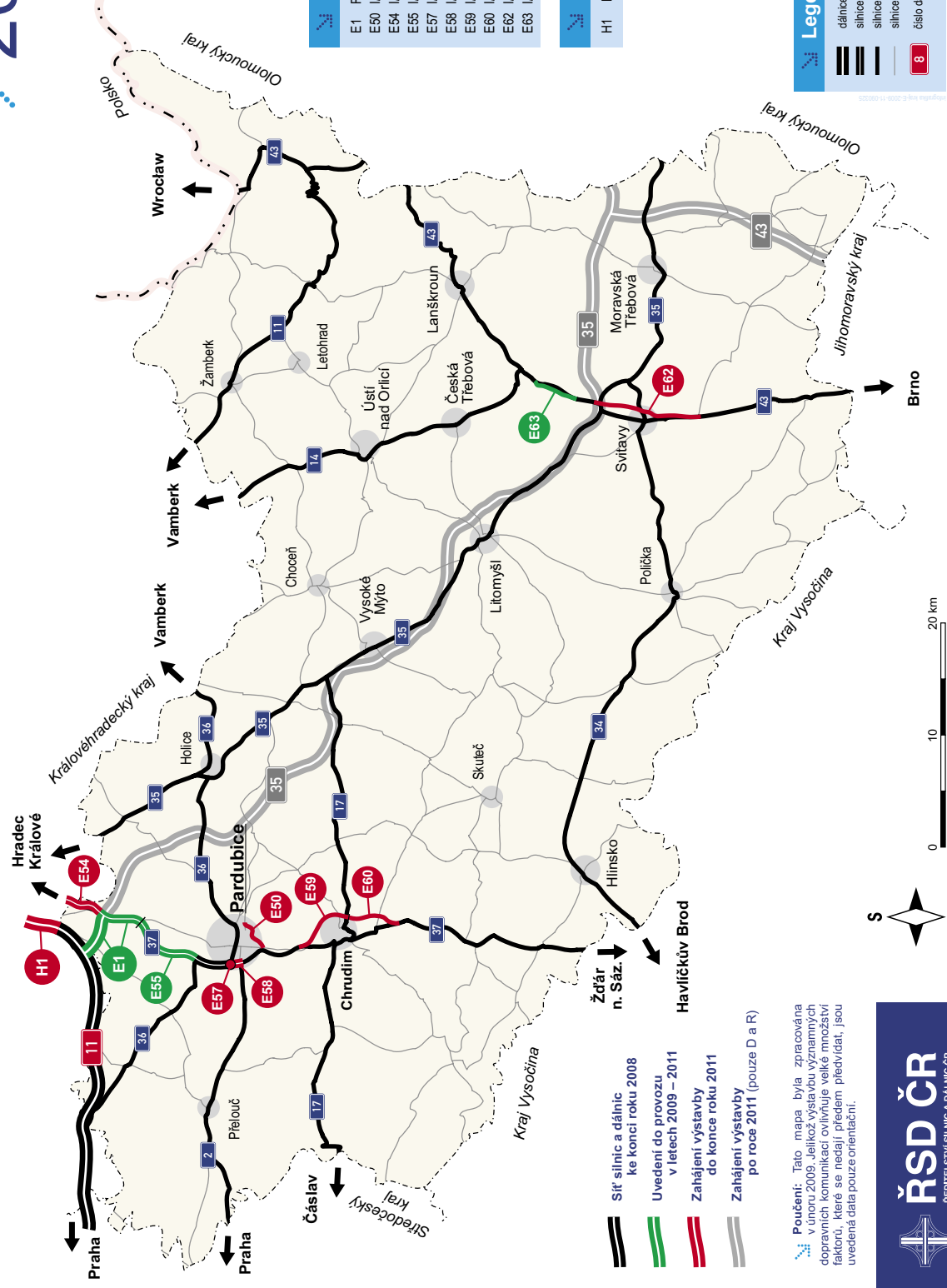
H1	D11	1105-2 Osiky – Hrádek Králové	2004 – 2012	11,9 km
H2	D11	1106 Hrádek Králové – Smiřice	2010 – 2013	15,2 km
H3	D11	1107 Smiřice – Jaroměř	2011 – 2013	7,4 km
H50	I/14	Vamberk – jižní rženožka, 3. stavba	2009 – 2011	1,7 km
H51	I/16	Nová Páka – obchvat	2011 – 2013	8,5 km
H52	I/32	Jičíněves – přeložka	2011 – 2013	2,7 km
H53	I/33	Jaroměř – obchvat	2011 – 2013	6,6 km
H54	I/33	Česká Stalice – obchvat	2003 – 2010	6,2 km
H55	I/33	Náchod – obchvat	2011 – 2013	10,1 km
H56	I/11	Doudleby nad Orlicí – obchvat	2011 – 2012	2,8 km
H57	I/14	Nové Město nad Metují – přeložka	2011 – 2012	6,3 km
H59	I/31	Hrádek Králové – křižovátka Milela	2010 – 2012	
H60	I/35	Úlibice – obchvat	2011 – 2013	2,7 km

### Vybrané stavby v okolních krajích

E1	R35	Setlice – Opatovice	2007 – 2009	7,2 km
E54	I/37	Březhrad – Opatovice	2009 – 2012	3,3 km

Popis stavby v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě), označení silnic nebo směr, orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu, délka hlavní trasy stavby (zahrnuje i stavbu více částí, je uveden součet dílčích úseků).





- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011 (pouze D a R)

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem převýdat, jsou uvedena data pouze orientační.

### Významné stavby

E1	R35	Sedlice – Opatovice	2007 – 2009	7,2 km
E50	I/2	Pardubice – jihovýchodní obchvat	2010 – 2012	3,3 km
E54	I/37	Březhrad – Opatovice	2009 – 2012	3,3 km
E55	I/37	Hluboč – Ohrazenice	2009 – 2011	7,3 km
E57	I/37	Pardubice – MJK Palackého, dostavka	2011 – 2013	0,6 km
E58	I/37	Pardubice – Trojice	2010 – 2012	1,2 km
E59	I/37	Chrudim – obchvat, Mezičesle – I/17	2010 – 2012	5,9 km
E60	I/37	Chrudim – obchvat, I/17 – Šalatiny	2011 – 2013	4,6 km
E62	I/43	Hradec nad Svitavou – Lachov	2010 – 2012	9,8 km
E63	I/43	Opatov – obchvat	2008 – 2009	4,2 km

### Vybrané stavby v okolních krajích

H1	D11	1105-2 Osický – Hradec Králové	2004 – 2012	11,9 km
----	-----	--------------------------------	-------------	---------

**Popsí sloupců v tabulce:** Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení silničního tahu; zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

### Legenda

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, Aprutové, směrové odělané
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- hranice kraje
- státní hranice
- město (nad 5 000 obyv.)

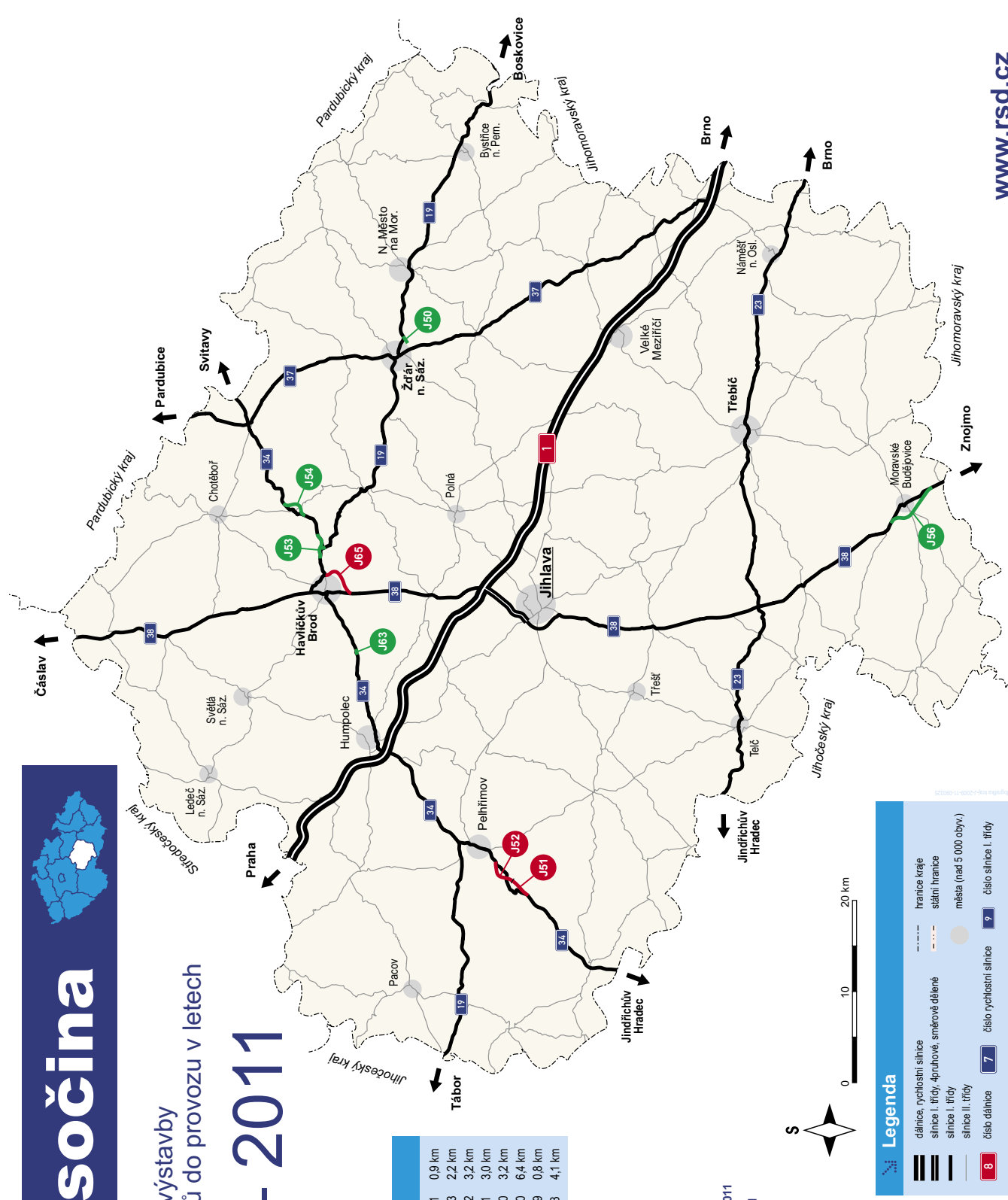
### Významné stavby

J50	I/19	Žďár n. Sáz. – Mělkovice přelážka	2010 – 2011	0,9 km
J51	I/34	Božejov – Ondřejov	2010 – 2013	2,2 km
J52	I/34	Ondřejov – Pelhřimov	2009 – 2012	3,2 km
J53	I/34	Roušňany – Pohled	2009 – 2011	3,0 km
J54	I/34	Česká Bělá obchvat	2008 – 2010	3,2 km
J56	I/38	Moravské Budějovice obchvat	2008 – 2010	6,4 km
J63	I/34	Květinov most evč. 34-040	2008 – 2009	0,8 km
J65	I/38	Havlíčkův Brod, JV obchvat	2011 – 2013	4,1 km

**Popsí sloupců v tabulce:** Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení silničního tahu; zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011

**Poučení:** Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem převýdat, jsou uvedena data pouze orientační.



- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, Aprutové, směrové odělané
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- hranice kraje
- státní hranice
- město (nad 5 000 obyv.)

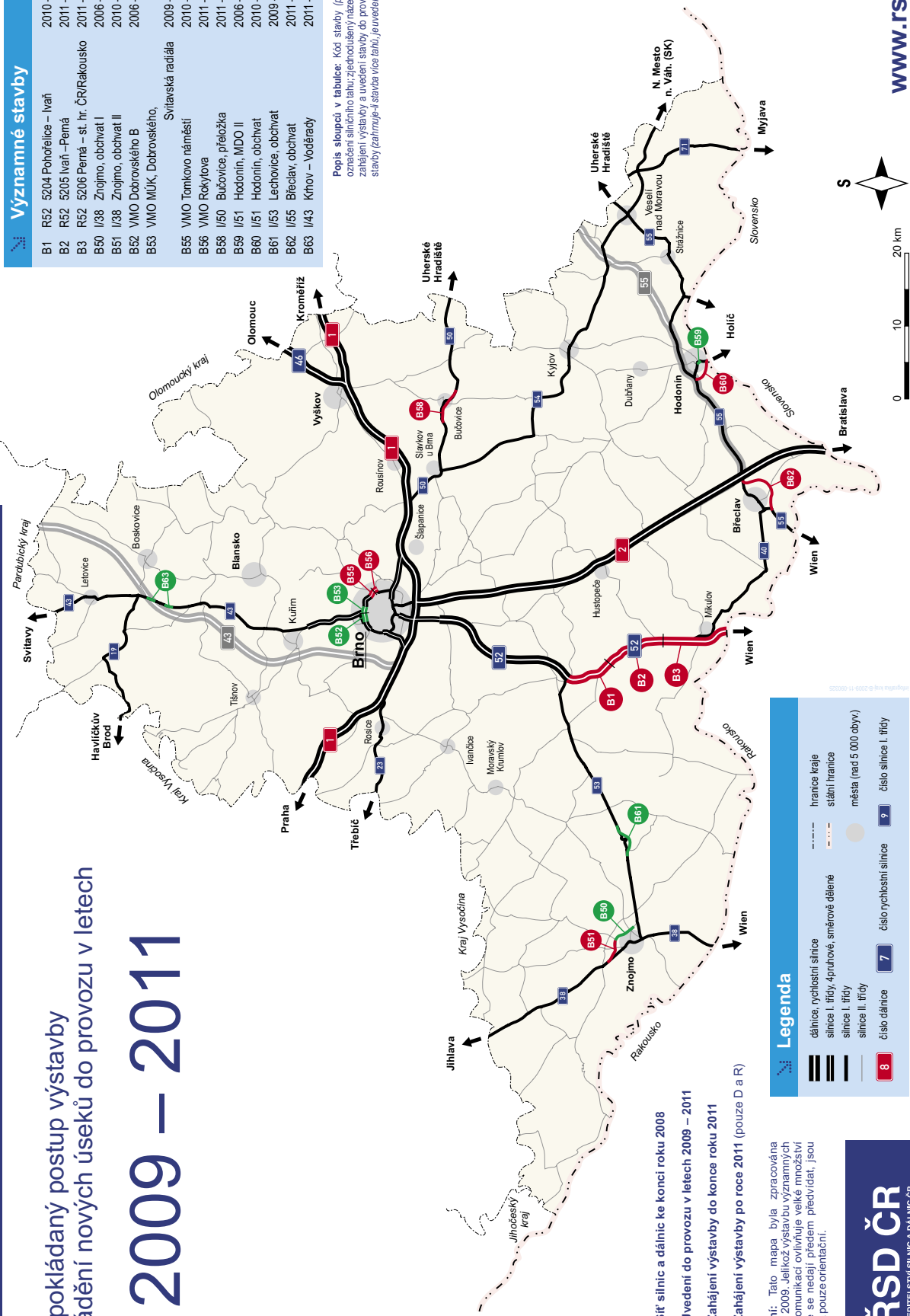
Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011

**Významné stavby**

B1	R52	Pohorčelice – Ivaň	2010 – 2013	6,9 km
B2	R52	5205 Ivaň – Perná	2011 – 2014	8,0 km
B3	R52	5206 Perná – st. hr. ČR/Rakousko	2011 – 2014	8,2 km
B51	I/38	Znojmo, obchvat I	2006 – 2010	3,0 km
B52	I/38	Znojmo, obchvat II	2010 – 2013	3,4 km
B53	VMO	Dobrovského B	2006 – 2011	7,9 km
B53	VMO	MUK, Dobrovského, Svitavská radiála	2009 – 2011	1,0 km
B55	VMO	Tomkova náměstí	2010 – 2013	0,7 km
B56	VMO	Rokýšova	2011 – 2015	0,6 km
B58	I/50	Bučovice, přelozka	2011 – 2014	5,5 km
B59	I/51	Hodonín, MDO II	2006 – 2009	0,4 km
B60	I/51	Hodonín, obchvat	2010 – 2013	3,4 km
B61	I/53	Lechovice, obchvat	2009 – 2011	4,5 km
B62	I/55	Břeclav, obchvat	2011 – 2015	11,3 km
B63	I/43	Křtův – Vodňany	2011 – 2011	2,5 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení silničního tahu; zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).



- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011 (pouze D a R)

Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



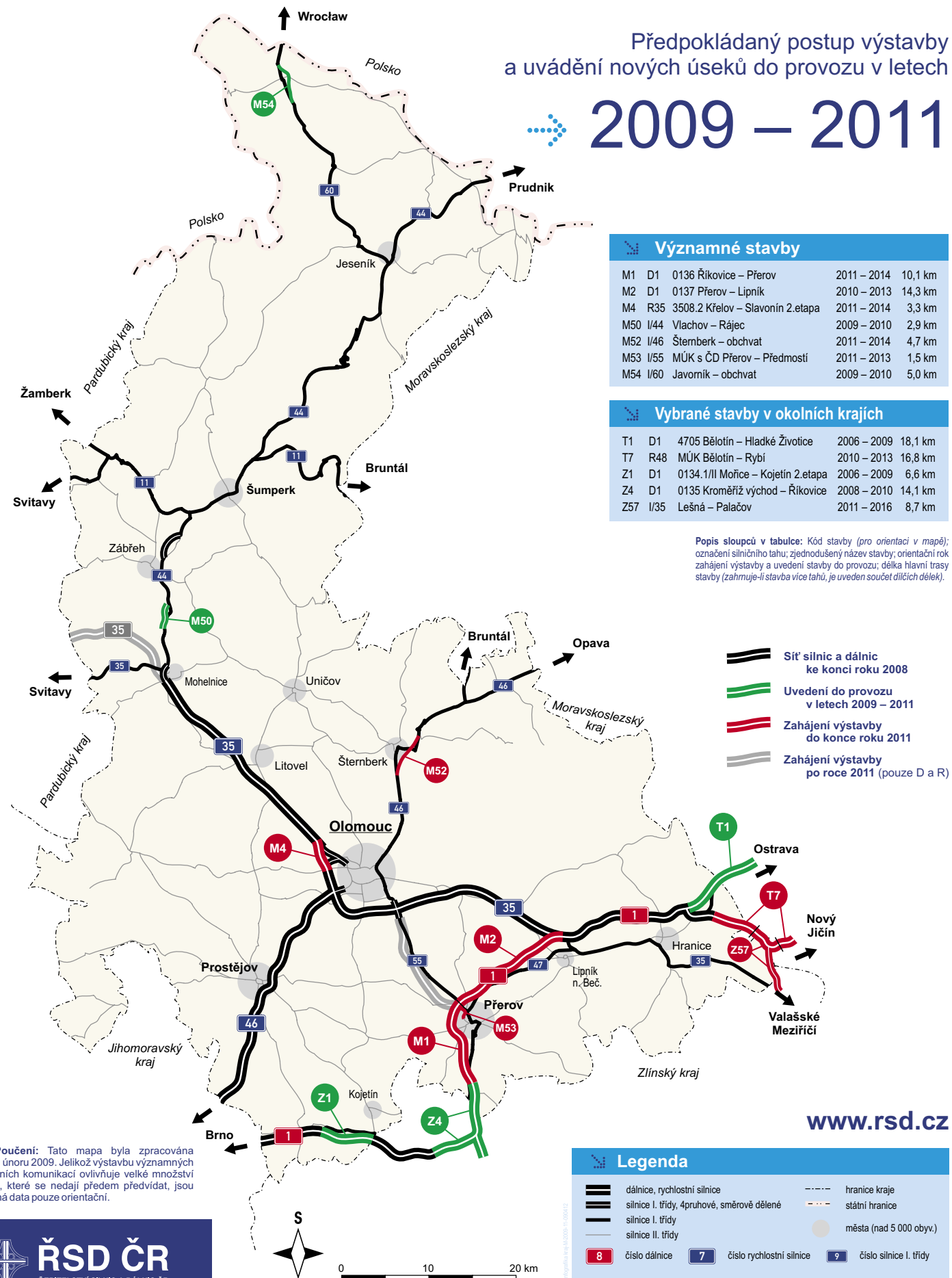
www.rsd.cz

# Olomoucký kraj



Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011



### Významné stavby

M1	D1	0136 Říkovice – Přerov	2011 – 2014	10,1 km
M2	D1	0137 Přerov – Lipník	2010 – 2013	14,3 km
M4	R35	3508.2 Křelov – Slavonín 2.etapa	2011 – 2014	3,3 km
M50	I/44	Vlachov – Rájec	2009 – 2010	2,9 km
M52	I/46	Šternberk – obchvat	2011 – 2014	4,7 km
M53	I/55	MÚK s ČD Přerov – Předmostí	2011 – 2013	1,5 km
M54	I/60	Javorník – obchvat	2009 – 2010	5,0 km

### Vybrané stavby v okolních krajích

T1	D1	4705 Bělotín – Hladké Životice	2006 – 2009	18,1 km
T7	R48	MÚK Bělotín – Rybí	2010 – 2013	16,8 km
Z1	D1	0134.1/II Mořice – Kojetín 2.etapa	2006 – 2009	6,6 km
Z4	D1	0135 Kroměříž východ – Říkovice	2008 – 2010	14,1 km
Z57	I/35	Lešná – Palačov	2011 – 2016	8,7 km

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě); označení silničního tahu; zjednodušený název stavby; orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu; délka hlavní trasy stavby (zahrnuje-li stavba více tahů, je uveden součet dílčích délek).

- Síť silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011 (pouze D a R)

### Legenda

—	dálnice, rychlostní silnice	—	hranice kraje		
—	silnice I. třídy, 4pruhové, směrově dělené	—	státní hranice		
—	silnice II. třídy	●	města (nad 5 000 obyv.)		
8	číslo dálnice	7	číslo rychlostní silnice	9	číslo silnice I. třídy

Poučení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



www.rsd.cz

# Zlínský kraj

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011

### Významné stavby

Z1	D1	0134-1/II Morče-Kojetín 2. etapa	2006 – 2009	6,6 km
Z4	D1	0135 Kroměříž východ – Řitkovice	2008 – 2010	14,1 km
Z5	R49	4901 Hulín – Fryšták	2008 – 2011	17,3 km
Z6	R49	4902.1 Fryšlák – Lipa 1. etapa	2011 – 2015	1,7 km
Z11	R55	5503 Skalka – Hulín	2008 – 2010	10,8 km
Z13	R55	5505 Otrokovice, obchvat JV	2010 – 2013	3,1 km
Z50	I35	Vašašská Mezitřítí – Lešná, 2. etapa	2009 – 2011	1,7 km
Z51	I35	Vašašská Mezitřítí – Lešná, 3. etapa	2009 – 2013	0,7 km
Z52	I49	Vizovice – Lhotsko	2010 – 2013	2,3 km
Z53	I50	Bánov, obchvat	2008 – 2011	4,4 km
Z54	I57	Semetín – Bystřička 1. stavba	2005 – 2009	2,6 km
Z55	I57	Semetín – Bystřička, 2. stavba	2010 – 2013	5,1 km
Z56	I49	Malenovice – Otrokovice	2010 – 2012	2,2 km
Z57	I35	Lešná – Palačov	2011 – 2016	8,7 km
Z58	I35	Rožnov pod Radhoštěm, křižovatka	2010 – 2012	1,4 km

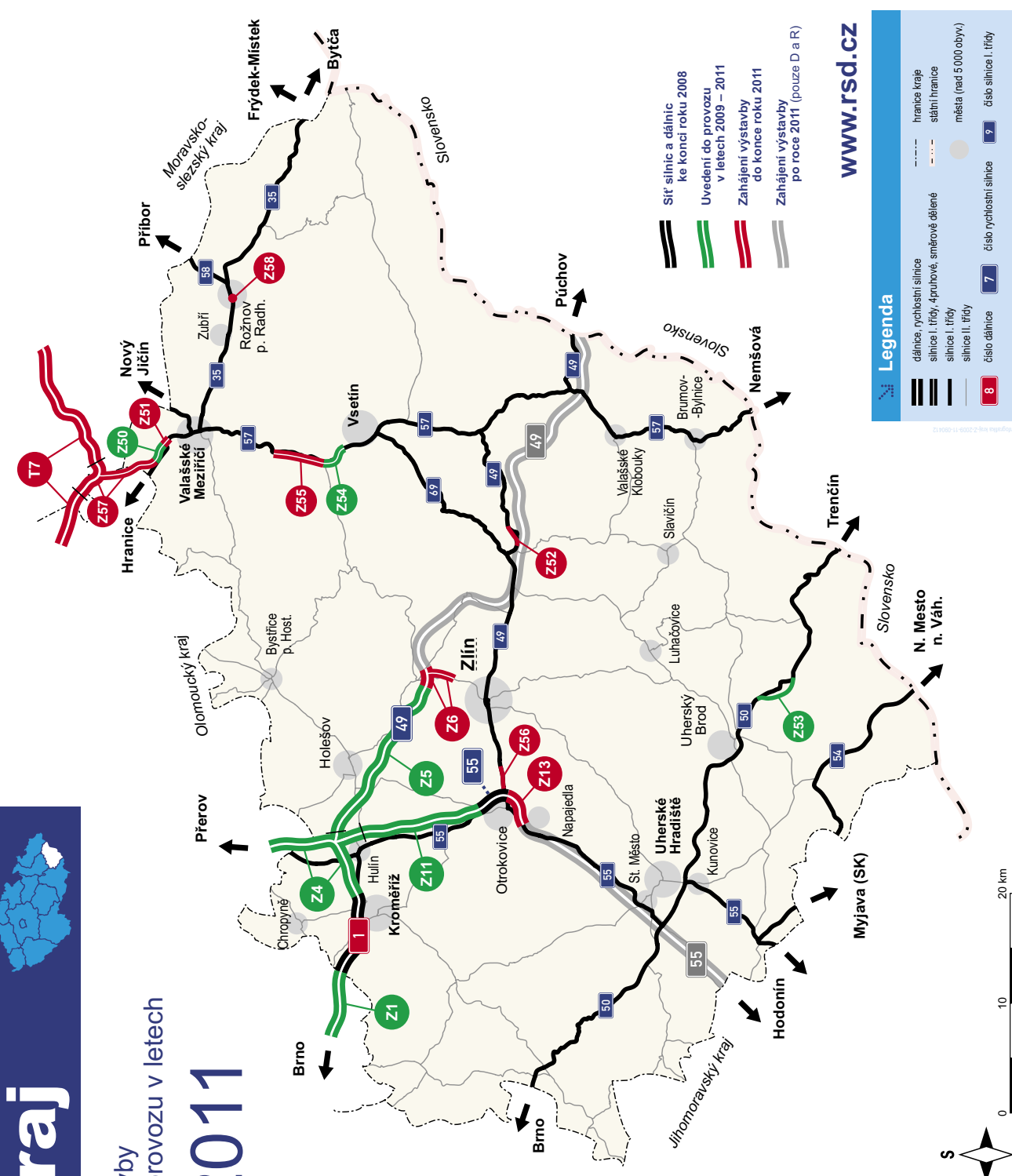
### Vybrané stavby v okolních krajích

T7	R48	MUK Bělčín – Rybí	2010 – 2013	16,8 km
----	-----	-------------------	-------------	---------

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě), označení silničního tahu, zjednodušený název stavby, orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu, délka hlavní trasy stavby (zahrnuje i stavbu více tahů), je uveden součástí dle čísel dle tabulky.

Popušení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavba významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

**Legenda**

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy, 4-pruhové, směrově oddělené
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- hranice kraje
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyvt.)

- Sít' silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011
- Zahájení výstavby po roce 2011 (pouze D a R)

# Moravskoslezský kraj

Předpokládaný postup výstavby a uvádění nových úseků do provozu v letech

## 2009 – 2011

### Významné stavby

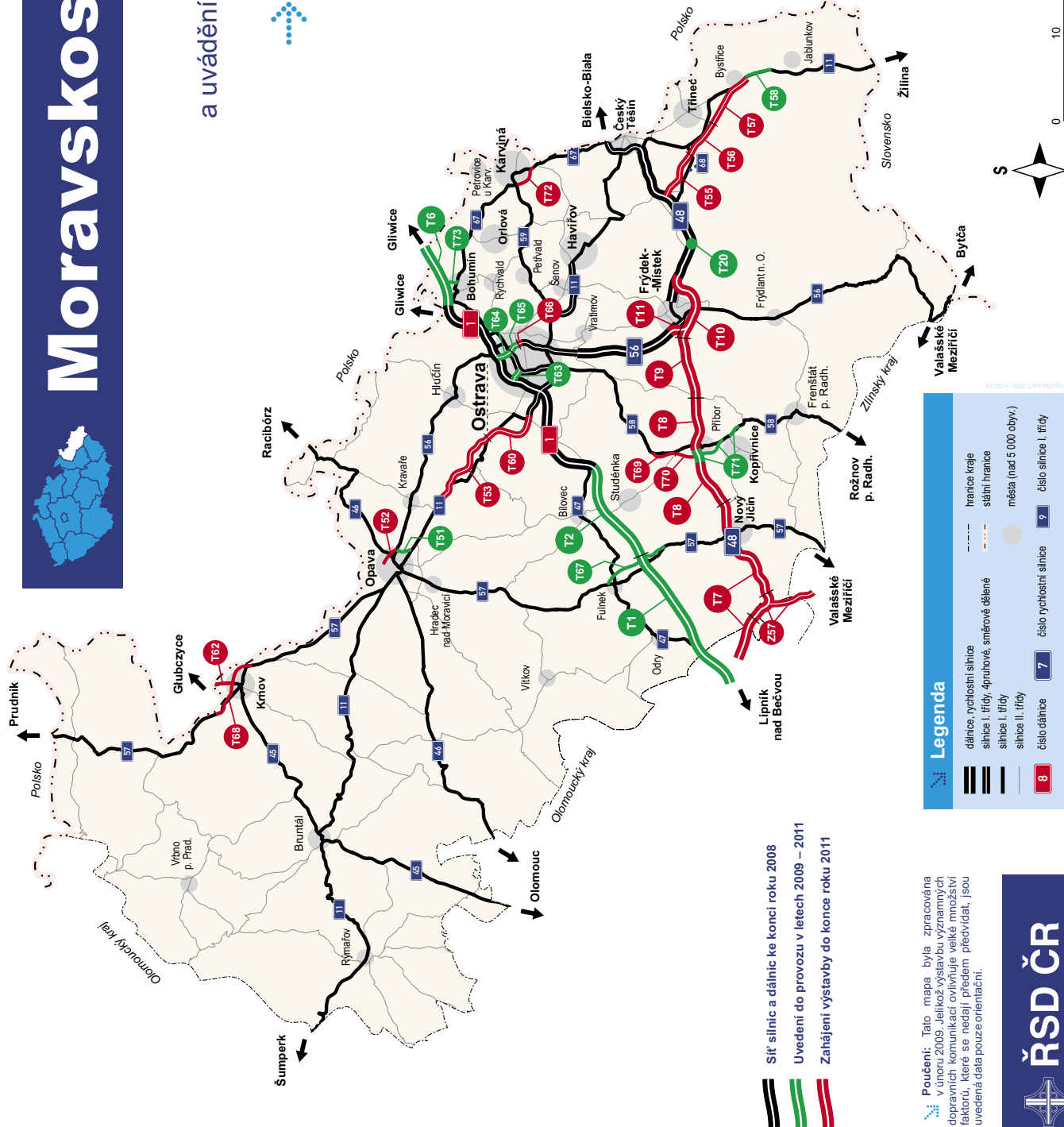
T1	D1	4705 Bělčín – Hladké Životice	2006 – 2009	18,1 km
T2	D1	4706 Hladké Životice – Blilovec	2006 – 2009	11,7 km
T6	D1	4702 Bohumín – st. hr. ČR/PR	2008 – 2010	6,1 km
T7	R48	MUK Bělčín – Rybí	2010 – 2013	16,8 km
T9	R48	Rybí – MUK Rychtalice	2010 – 2013	11,6 km
T10	R48	Frydek-Místek – obchvat	2009 – 2012	7,1 km
T11	R66	Frydek-Místek, připojení na R48	2010 – 2013	8,6 km
T20	R48	MUK Nešovice	2009 – 2011	1,1 km
T51	I/11	a I/66 propojení spočká S1 v Opavě	2008 – 2010	1,8 km
T52	I/11	Opava severní obchvat vých. část	2010 – 2012	2,0 km
T53	I/11	Mokré Lazce – hr. okr. opava	2009 – 2012	9,8 km
T55	I/11	Tranovice – Nebory	2010 – 2013	6,1 km
T56	I/11	Nebory – Oldřichovice	2010 – 2013	4,9 km
T57	I/11	Oldřichovice – Bystřice	2010 – 2013	6,2 km
T58	I/11	Hádek – průtah	2008 – 2011	3,3 km
T60	I/11	Osrava prodloužená Rudná	2009 – 2012	6,5 km
T62	I/45	Krnov – hraniční přechod	2011 – 2013	2,1 km
T63	I/47	Severní spoj, stavba	2008 – 2009	1,1 km
T64	I/56	Osrava-prod. Místecká I. stavba	2008 – 2010	1,3 km
T65	I/56	Osrava-prod. Místecká II. stavba	2008 – 2010	1,2 km
T66	I/56	Osrava-prod. Místecká III. stavba	2010 – 2012	0,5 km
T67	I/57	Hladké Životice – obchvat	2006 – 2009	7,8 km
T68	I/57	Krnov SV obchvat	2010 – 2013	7,8 km
T69	I/58	Měšnov – obchvat	2011 – 2013	3,7 km
T70	I/58	Příbor – Skočnice	2010 – 2013	2,9 km
T71	I/67	Příbor obchvat	2009 – 2011	6,8 km
T72	I/67	Karviná – obchvat	2010 – 2012	3,0 km
T73	I/67	Skřetsov – Bohumin, obchvat	2009 – 2011	1,8 km

### Vybrané stavby v okolních krajích

Z57	I/65	Lešná – Palačov	2011 – 2016	8,7 km
-----	------	-----------------	-------------	--------

Popis sloupců v tabulce: Kód stavby (pro orientaci v mapě), označení silničního tahu, zjednodušený název stavby, orientační rok zahájení výstavby a uvedení stavby do provozu, délka hlavní trasy stavby (zahrnuje i stavbu více tahů), je uveden součástí dle čísel dle tabulky.

[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)



### Legenda

Popušení: Tato mapa byla zpracována v únoru 2009. Jelikož výstavba významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

**ŘSD ČR**  
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

- Sít' silnic a dálnic ke konci roku 2008
- Uvedení do provozu v letech 2009 – 2011
- Zahájení výstavby do konce roku 2011

# 5. Cíle rozvoje sítě dálnic a rychlostních silnic

## Dopravní hlediska

Častým argumentem mnohých ekologických aktivistů i jiných odpůrců výstavby dálnic a rychlostních silnic v ČR je tvrzení, že není třeba dálnice a rychlostní silnice budovat, neboť postačí upravit stávající silnice, odstranit dopravní závady a zajistit ochranu obyvatel obcí, jimiž dopravně významné silnice procházejí, vybudováním obchvatů. Tyto názory nacházejí v mnoha případech oporu i v oficiálních stanoviscích ministerstva životního prostředí.

Odstraňování dopravních závad na stávajících silnicích i budování obchvatů měst a obcí jsou nesporně pozitivní činnosti při modernizaci silniční sítě. Mají však pozitivní účinky pouze do jisté míry. Nejdůležitějším kritériem, rozhodujícím o tom, zda obchvaty a úpravy stávajících silnic jsou postačujícím řešením na několik desítek let do budoucna, je předpokládané výhledové zatížení konkrétního silničního tahu či úseku silnice.

Dalším nezanedbatelným efektem provozování dálnic a rychlostních silnic je schopnost převést dopravu z jiných silnic, často značně vzdálených. Odstranění průtahu silnice z města či menší obce vybudováním obchvatu má za následek převedení té části dopravy na celý obchvat, která nemá zdroj nebo cíl v obci. Pokud se podaří vhodným rozmístěním křižovatek na obchvatu dosáhnout převedení i části zdrojové a cílové dopravy, pak je vždy třeba změnit i organizaci dopravy v obci a převést tuto část dopravy na jiné komunikace, než byl původní průtah.

Na dálnici či rychlostní silnici je efekt převedení dopravy z jiné části silniční sítě než ze silnice, která je dálnicí nebo rychlostní silnicí nahrazena, často obtížně kvantifikovatelný.

Menší část převedené dopravy z většího počtu silnic nižšího řádu nemusí být na těchto silnicích příliš znatelná, na dálnici nebo rychlostní silnici však může být nezanedbatelná.

Z poslední doby lze uvést doložitelný příklad efektu převedené dopravy po realizaci dálnice D 5. Výsledky celostátního sčítání dopravy z let 2000 a 2005 dokládají, že po uvedení dálnice D 5 do provozu výrazně poklesl počet těžkých náklad-

ních vozů na silnici I/6 v úseku Praha – Karlovy Vary – Cheb. Tato vozidla si našla výhodnější trasu po dálnici D 5 a od křižovatky „Bor“ po silnici I/21 přes Planou u Mariánských Lázní do Chebu a dále na hraniční přechody do SRN v Pomezí a Vojtanově. Platí to i pro jízdy osobních vozů do Chebu a okolí. Jízda po nevyhovující silnici I/6 zejména ve Středočeském kraji je časově náročnější a provozní náklady nejsou výrazně vyšší při plynulé jízdě po dálnici D 5 a silnici I/21 než po kratší silnici I/6.

Obdobný efekt je patrný ze změny směrování přeshraniční dopravy Praha – Mnichov. Po dokončení výstavby dálnice D 5 a navazující německé dálnice A 6 se stalo spojení po dálnici D 5 a německých dálnicích A 6, A 93 a A 9 podstatně atraktivnější než kratší spojení po 2-pruhových silnicích přes hraniční přechody Strážný, Železná Ruda nebo Folmava. Toto spojení je v současné době velkou měrou využíváno i pro jízdy z Čech do západní části Rakouska nebo do Itálie.

Tyto efekty byly předvídaný dopravně inženýrskými výpočty, a jsou proto jedním z důkazů potřeby a prospěšnosti činnosti dopravních odborníků.

Při trvalém nedostatku finančních prostředků na opravy, údržbu, modernizaci a výstavbu silnic a dálnic musí být vždy zvažována efektivita vynakládání těchto prostředků, a to z celospolečenského hlediska na základě objektivních kritérií. Lokální, a zejména politické vlivy při rozhodování, o vynakládání ohromných finančních prostředků do výstavby nových dálnic a rychlostních silnic jsou proto kontraproduktivní.

Politická reprezentace by měla vždy rozhodovat o realizaci velkých investičních akcí na základě odborných doporučení dopravních odborníků.

Taková doporučení musejí vždy vycházet z předpokládané funkce budoucí nové komunikace a tato funkce je z převážné míry ovlivněna právě předpokládanou výhledovou intenzitou dopravy.

Prognóza dopravy stojí proto na počátku celého rozhodovacího procesu při přípravě realizace nových dálnic a rychlostních silnic.

Odrazovým můstkem pro stanovení budoucího rozvoje automobilové dopravy je současný stav a předchozí vývojové řady jak dopravních výkonů, tak i dalších ukazatelů, na nichž dopravní výkon zá-

visí (počty obyvatel, stupeň automobilizace, proběhy vozidel, mezinárodní vztahy, kapacita a rozmístění obchodních, průmyslových, skladových a jiných zón a pod.)

O vývoji a současném stavu dopravně inženýrských ukazatelů bylo pojednáno v předchozích částech. Výhledové koeficienty růstu dopravních výkonů automobilové dopravy v ČR až do roku 2040 byly stanoveny ve vztahu k výchozímu roku 2005, kdy bylo provedeno zatím poslední celostát-

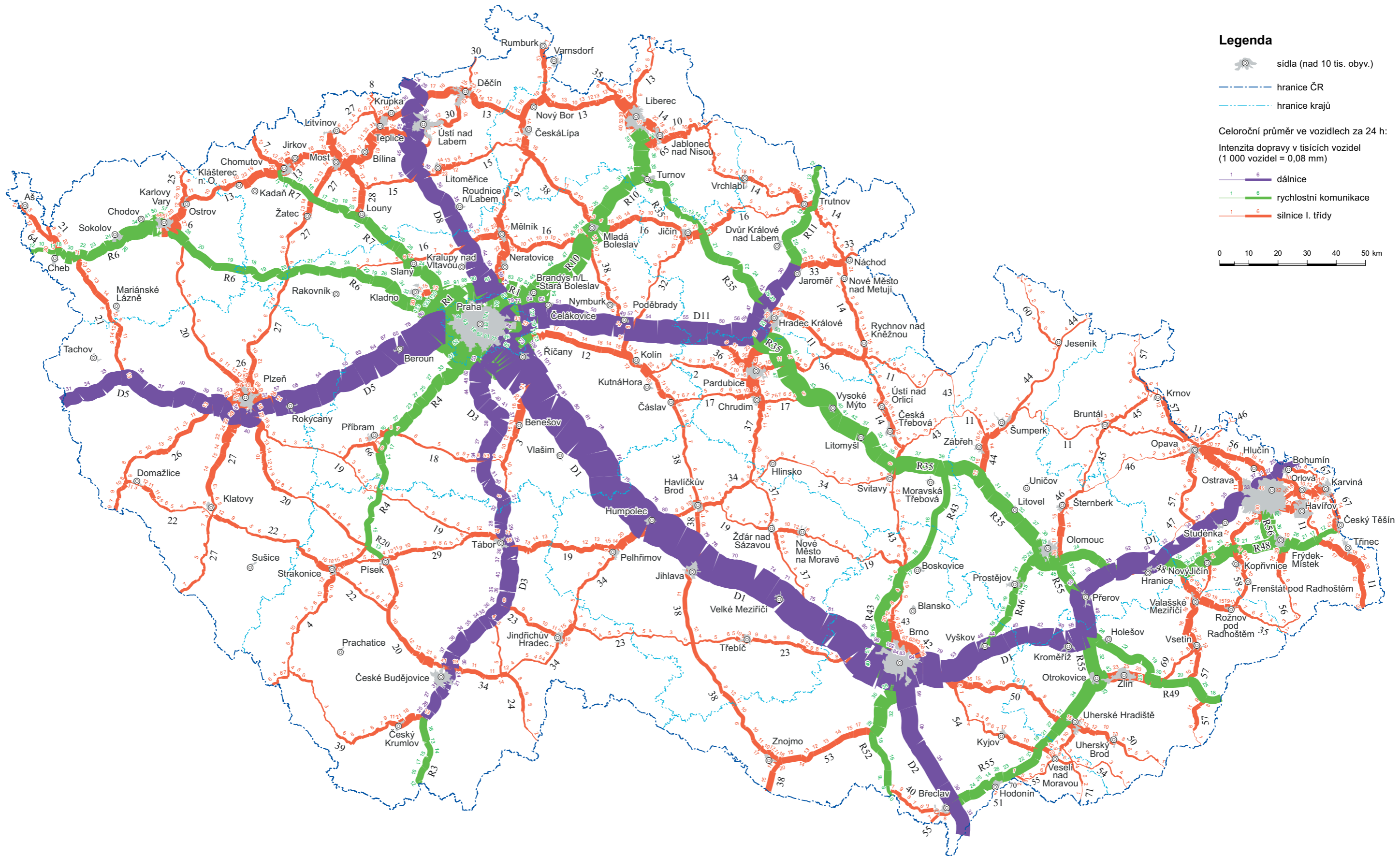
ní sčítání automobilové dopravy na síti dálnic a silnic I. a II. třídy v ČR.

Tabulka 5.1 uvádí výhledové koeficienty růstu dopravních výkonů automobilové dopravy používané od roku 2006 jako výchozí srovnávací údaje pro detailní prognózy na silniční síti ČR.

Výhledové koeficienty růstu dopravních výkonů automobilové dopravy byly stanoveny na základě očekávaného vývoje automobilizace a předpokládaných změn ve velikosti ročních proběhů auto-

Tabulka 5.1 Výhledové koeficienty růstu dopravních výkonů

ROK	KOMUNIKACE	VÝHLEDOVÉ KOEFICIENTY			
		Těžká	Osobní	Motocykly	Celkem
2005	Dálnice	1,00	1,00	1,00	1,00
	Rychlostní silnice	1,00	1,00	1,00	1,00
	Ostatní silnice	1,00	1,00	1,00	1,00
	Celkem	1,00	1,00	1,00	1,00
2010	Dálnice	1,09	1,22	1,00	1,18
	Rychlostní silnice	1,07	1,20	1,00	1,17
	Ostatní silnice	1,04	1,18	1,00	1,15
	Celkem	1,06	1,19	1,00	1,16
2015	Dálnice	1,17	1,42	1,00	1,34
	Rychlostní silnice	1,13	1,38	1,00	1,32
	Ostatní silnice	1,07	1,32	1,00	1,27
	Celkem	1,10	1,34	1,00	1,29
2020	Dálnice	1,25	1,57	1,00	1,46
	Rychlostní silnice	1,20	1,50	1,00	1,43
	Ostatní silnice	1,10	1,40	1,00	1,35
	Celkem	1,15	1,43	1,00	1,37
2025	Dálnice	1,33	1,69	1,00	1,57
	Rychlostní silnice	1,25	1,60	1,00	1,52
	Ostatní silnice	1,11	1,46	1,00	1,40
	Celkem	1,18	1,51	1,00	1,44
2030	Dálnice	1,40	1,81	1,00	1,68
	Rychlostní silnice	1,31	1,69	1,00	1,59
	Ostatní silnice	1,13	1,51	1,00	1,44
	Celkem	1,21	1,57	1,00	1,49
2035	Dálnice	1,49	1,95	1,00	1,79
	Rychlostní silnice	1,36	1,78	1,00	1,68
	Ostatní silnice	1,14	1,56	1,00	1,48
	Celkem	1,25	1,63	1,00	1,55
2040	Dálnice	1,57	2,07	1,00	1,90
	Rychlostní silnice	1,42	1,87	1,00	1,76
	Ostatní silnice	1,15	1,60	1,00	1,51
	Celkem	1,28	1,68	1,00	1,60





Hustý provoz na dálnici D 1



Provoz na 2-pruhové silnici

mobilů. Dosažený stupeň osobní automobilizace byl ve výchozím roce (2005) 1:2,6, pro výhled k roku 2040 je uvažován 1:2. Stávající průměrné proběhy osobních vozidel, odvozené z výsledků celostátního sčítání, činily v roce 2005 cca 9 200 km za rok, v roce 2040 jsou předpokládány ve výši 11 500 km za rok. Pro srovnání se současným stavem v Evropě lze uvést, že již v roce 2003 byl nejméně v 5 zemích (Itálie, Lucembursko, Malta, Německo, Portugalsko) dosažen stupeň osobní automobilizace vyšší než 1:2 (od 1:1,6 do 1:1,9) a průměrné proběhy osobních vozů činí v některých zemích až 14 500 km za rok. Nelze tedy namítat, že prognóza rozvoje silniční dopravy v ČR je nadnesená.

Pro celou síť dálnic a rychlostních silnic (včetně všech dalších silnic I. a II. třídy) v ČR byla prognóza výhledového dopravního zatížení na jednotlivých komunikacích zpracována v rámci úkolu, řešeného v ŘSD ČR, „Revize kategorizace silniční sítě v ČR“ (City Plan 2007). Orientační přehled o výsledcích této prognózy podává připojený pentagram dopravního zatížení na nejvýznamnějších komunikacích v České republice k roku 2040.

Již na první pohled je zřejmé, že dálnice a rychlostní silnice jsou nejzatíženějšími pozemními komunikacemi v extravilánu ČR.

Při podrobnějším sledování zjistíme, že na dálnicích by v roce 2040 nikde v ČR neměla být výhledová intenzita nižší než 25 tisíc vozidel za den a na rychlostních silnicích se předpokládá intenzita nižší než 20 tisíc vozidel za den převážně jen v příhraničních úsecích.

Vzhledem k tomu, že dálnice a rychlostní silnice slouží zejména k jízdám na větší vzdálenosti, kdy plynulost a rychlost dopravy spolu s bezpečností je prvořadým požadavkem, pak lze za samozřejmý

považovat požadavek, aby tyto komunikace byly nejméně 4-pruhové, směrově dělené, výhradně s mimoúrovňovými křižovatkami a navrhované na rychlosti vyšší než 100 km za hodinu.

Stávající silnice I. třídy, nahrazující dosud nevybudované úseky dálnic či rychlostních silnic, jsou až na malé výjimky 2-pruhové a jsou na nich v naprosté většině případů úrovnové křižovatky.

Odhlédneme-li od požadavků ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“ na návrhovou intenzitu 2-pruhových silnic v extravilánu a vycházíme-li ze zkušeností řidičů, doložené výsledky celostátních sčítání automobilové dopravy v ČR, pak lze tvrdit, že od intenzity dopravy cca 15 tisíc vozidel za den dochází na 2-pruhových silnicích během dne po několik špičkových hodin ke kongescím. Každá sebemenší překážka v dopravě (porouchané vozidlo, nehoda) vede pak k úplnému zastavení dopravy, popojíždění vozidel a k nervozitě řidičů. Důsledkem jsou obrovské ztráty času účastníků dopravy, enormně zvýšená spotřeba pohonných hmot, a tím i emisí škodlivin. Agresivní chování některých řidičů v takových chvílích pak ještě zhoršuje situaci, znemožňuje příjezd vozidel policie, záchranné služby, hasičů a odtahových vozidel k místu nehody nebo poruchy.

Úseků silnic s intenzitou dopravy 15 tisíc vozidel za den a více rok od roku přibývá. Většinu z těchto úseků představují silnice nahrazující dosud nevybudované úseky dálnic a rychlostních silnic. Těchto úseků bylo koncem roku 2008 stále ještě více než 1 000 km, tedy asi polovina z plánované délky dálnic a rychlostních silnic. Má-li podle prognózy dopravy v roce 2040 být prakticky na všech dálnicích a rychlostních silnicích intenzita dopravy více než 15 tisíc vozidel za den, pak je zřejmé, že nechceme-li, aby nedostatečná

kapacita nejdůležitějších komunikací ve státě limitovala hospodářský rozvoj, působila ohromné ekonomické a ekologické ztráty a ztráty na životech a zdraví občanů, pak je nutno učinit vše pro to, aby síť dálnic a rychlostních silnic byla co nejrychleji dobudována při co nejefektivnějším vynakládání finančních prostředků v průběhu času.

Soustavné oddalování či dokonce zablokování výstavby některých dálnic nebo rychlostních silnic řešících problematiku stávajících přetížených 2-pruhových silnic má vážné dopady na zhoršování dopravní situace v širokém okolí těchto silnic, neboť řidiči mají snahu ucpané silnice objet se všemi negativními důsledky na zhoršování životního prostředí, na zhoršování dopravní obsluhy měst a obcí včetně autobusové dopravy i na zvyšování počtu nehod. Navíc jízdou těžkých vozidel po silnicích s nedostatečnou konstrukcí vozovky dochází k jejich rychlému opotřebení. Jako příklady důsledků oddalování výstavby dálnice či rychlostní silnice je možno uvést kritickou dopravní situaci v části Ústeckého kraje včetně krajského města ovlivněnou oddálením výstavby dálnice D 8 přes České středohoří, kritickou dopravní situaci hlavního města Prahy výrazně ovlivněnou oddalováním výstavby silničního okruhu kolem Prahy v jeho severovýchodní i jižní části, velké dopravní obtíže na přístupu do Prahy z jihu ovlivněné soustavným oddalováním výstavby dálnice D 3 ve Středočeském kraji, dopravní problémy způsobené oddalováním dokončení stavby dálnice D 11 k Hradci Králové. Ve výčtu příkladů důsledků oddalování výstavby dálnic a rychlostních silnic na zhoršování dopravní situace v dotčené oblasti by bylo možno dlouho pokračovat.

Územní, technické a terénní podmínky, ekologické a další požadavky na realizaci dálnic a rychlostních silnic jsou stále náročnější a vedou ke zvyšování investičních nákladů. Výstavba dálnic a rychlostních silnic však ani zdaleka není otázkou pouhého zajištění finančních prostředků. Dnes je časově nejnáročnější příprava výstavby, počínající schválením koncepce v Politice územního rozvoje (PÚR) v ČR, zásadách územního rozvoje (ZÚR) jednotlivých krajů a územních plánů měst a obcí. Přestože koncepční, přípravná a realizační činnost je nesporně úkolem odborníků, může díky širokému uplatnění demokratických principů v ČR zasahovat do tohoto procesu prakticky každý občan. Nejčastěji zasahují do procesu přípravy staveb různá ekologická sdružení, ob-



Výstavba rychlostní silnice R 6 v souběhu se stávající silnicí I/6

čanská sdružení a vlastníci pozemků potřebných pro výstavbu.

Ekologická sdružení mají v ČR na rozdíl od jiných demokratických států zákonem dané mimořádné pravomoci. Mohou vstupovat ve všech fázích přípravy a realizace silničních a dálničních staveb do tohoto procesu s podmínkami a požadavky, které ne vždy sledují skutečné ekologické zájmy. V mnoha případech jsou neustálé obstrukce, způsobující oddalování realizace, příčinou ztrát lidských životů a zranění na nevyhovujících silnicích, které mají být novou trasou nahrazeny, a prodloužování kritických životních podmínek v obcích, jimiž stávající silnice procházejí.

Plnění často nadměrných ekologických požadavků výrazně zvyšuje o desítky procent investiční náklady staveb. Neexistuje však následný monitoring, který by umožnil vyhodnotit efektivnost vynaložených prostředků na ekologická opatření. Bohužel však neexistuje ani zodpovědnost ekologických sdružení za následky jejich činnosti.

Občanská sdružení proti realizaci záměru na výstavbu komunikace se často řídí heslem „přeložku ano, ale ne na našem dvorečku“. Občané nedůvěřují ujišťování dopravních odborníků a ekologických expertů, zpracovávajících ekologické dokumentace a posudky, že navrhovaná stavba splní veškeré požadavky norem a jiných zákonných předpisů z hlediska bezpečnosti, ochrany proti hluku a vibracím a že splní i přísné imisní limity.

Občané, vlastníci pozemků potřebných pro výstavbu, bývají největší překážkou v realizaci, neboť absence kvalitního vyvlastňovacího zákona dává

možnost vést zdlouhavá jednání a bohužel někdy i nutí k nestandardním postupům při získávání pozemků ve veřejném zájmu. Jednání některých vlastníků je možno považovat za vydírání, které bohužel stávající legislativa v rukou kvalitních právníků umožňuje.

Pro urychlení přípravy realizace dálnic a rychlostních silnic by bylo potřebné stanovit „pravidla hry“ pro činnost ekologických sdružení, určující hranice možných připomínek a požadavků v jednotlivých fázích přípravy a realizace, vymezit zodpovědnost sdružení i jednotlivců za prosazované požadavky, zkvalitnit informovanost občanů o investičních záměrech a urychlit změnu „vyvlastňovacího zákona“, který by umožnil zrychlené získávání pozemků ve veřejném zájmu a zároveň zajistil spravedlivé vypořádávání majetkových poměrů.

## Rozvoj regionů

Dálnice a silnice I. třídy jsou majetkem státu. Stát prostřednictvím ŘSD ČR zajišťuje koncepci jejich rozvoje, předprojektovou a projektovou přípravu, projednání, přípravu realizace staveb a vlastní investorskou činnost při jejich realizaci. Hotové úseky dálnic a rychlostních silnic pak spravuje, udržuje a opravuje. Dálnice a rychlostní silnice však slouží pro dopravní obsluhu celého území ČR, které je od roku 2000 rozděleno na hlavní město Prahu a 13 samostatných krajů. Vedení dálnic a rychlostních silnic po území ČR musí být proto v souladu se zájmy těchto územních celků a bez souhlasu zastupitelů krajů nemohou být dálnice a rychlostní silnice realizovány.

Zájem představitelů krajů na realizaci dálnic a rychlostních silnic je samozřejmý a nesporný, v několika konkrétních případech je však dosud předmětem diskusí a bohužel i politických a lokálních zájmů jejich situování v území.

Obecně je realizace dálnic a rychlostních silnic vnímána jako významná součást rozvoje regionů. V anketě, kterou před nedávnem uspořádala rozhlasová stanice ČRo 2, byla dokonce realizace dálnic dotazovanými občany nejčastěji jmenována jako odpověď na otázku, co si představují pod pojmem „rozvoj regionu“. Samotná dálnice a rychlostní silnice patrně nejsou „rozvojem regionů“, jsou však nezbytnou podmínkou jejich rozvoje.

Každý územní celek je svébytný a má svá specifika. Jeho rozvoj se proto může ubírat různými směry. Dnes bývá nejčastějším zájmem většiny krajů zainvestovat na svém území průmyslové zóny a řadou investičních pobídek do nich nalákat zejména silné zahraniční investory. Výsledkem má být zajištění pracovních příležitostí pro občany kraje. Dalšími velkokapacitními zónami bývají zóny skladové a obchodní. Tyto zóny kromě řešení problematiky zaměstnanosti přináší i efekty ve zlepšení obchodní vybavenosti, placení různých daní a poplatků do rozpočtu měst a obcí, na jejichž území se nacházejí, a tím i zvětšení jejich ekonomické síly a v neposlední míře i ve zhodnocení pozemků. Ať už je konečný osud takových zón jakýkoliv, počáteční podmínkou investorů pro jejich situování je vždy co nejlepší dopravní dostupnost.

Vyhledávání ploch pro budoucí zóny se proto ubírá převážně dvěma cestami. Buď jsou vyhledávány pozemky v těsné blízkosti již realizovaných dálnic či rychlostních silnic, a to zejména v okolí mimoúrovňových křižovatek, nebo jsou tyto zóny vytipovány podle územních plánů i v blízkosti dálnic či rychlostních silnic dosud nerealizovaných. V tomto druhém případě je pak vyžadována prioritní realizace úseků dálnic a rychlostních silnic ve vazbě na tyto zóny.

Příkladem atraktivnosti dálnic a rychlostních silnic pro výběr umístění průmyslových zón je u již vybudovaných zón celá řada.

Za jeden z prvních příkladů může posloužit automobilka v Mladé Boleslavi, pro níž byla již před rokem 1989 realizována na rychlostní silnici R 10 mimoúrovňová křižovatka sloužící v té době téměř výhradně přístupu do továrního areálu.

Po roce 1989 nastalo dosud nevídané obestavování dálnice D 1, počínající zónou Průhonice – Čestlice a pokračující směrem k Mirošovicům. Změněné vlastnické vztahy k půdě umožnily investorům získat a zastavět nejlepší zemědělskou půdu, kterou do té doby (a ze zákona i dodnes) nebylo prakticky možno pro jinou než zemědělskou činnost získat.

Bohužel však došlo i k tomu, že byl vydán souhlas k zastavení pozemků až do těsné blízkosti dálnice v jejím ochranném pásmu, které ze zákona chrání dálniční těleso v extravilánu a umožňuje tak jeho případné budoucí rozšíření.

Rozšíření dálnice D 1 v úseku Praha – Mirošovice z původní 4-pruhové na 6-pruhovou komunikaci (za podmínky nevybočit z pozemků, patřících



Obchodní zóna Čestlice u D 1



Obchodní zóna Černice u D 5 v Plzni

k dálnici) bylo již před časem náročným technickým problémem, vyžadujícím řadu výjimek z norem a technických předpisů. Další rozšíření na 8-pruhovou komunikaci je proto z územního hlediska již nereálné.

Další průmyslové zóny vznikly podél dálnice D 1 u Brna, Jihlavy, Humpolce i v okolí dalších křižovatek na dálnici.

Je i řada dalších příkladů využití pozemků podél dálnic a rychlostních silnic k ekonomickému rozvoji regionů.

Podél dálnice D 5 vznikly nové aktivity v prostoru Rudné, Žebráku, Plzně, Nýřan a v prostoru dálniční křižovatky „Bor“ na Tachovsku. V okolí dálnice D 8 byly zastavěny plochy od Zdib až po Klíčany, nový areál zřejmě vznikne u Úžina poblíž Ústí nad Labem.

Požadavky na kvalitní připojení na síť dálnic a rychlostních silnic byly např. jedním z hlavních požadavků zahraničních investorů při výběru umístění velkých průmyslových závodů na výrobu osobních automobilů u Ovčár (severně Kolína) a Nošovic. V prvním případě na základě požadavku investora automobilky TPCR byla státem přijata opatření na urychlenou výstavbu dálnice D 11 směrem na Hradec Králové včetně přestavby navazujících silnic II. třídy č. 125 od dálniční křižovatky „Poděbrady-východ“ a č. 328 od dálniční křižovatky „Žehuň“. V druhém případě byla na základě požadavku zahraničního investora dodatečně zřízena nová mimoúrovňová křižovatka pro připojení průmyslové zóny Nošovice na rychlostní silnici R 48.

Požadavky velkých investorů průmyslových zón na dopravní investice financované státem je nutno kvalifikovaně posuzovat. Je známo, že investor zóny Nošovice požadoval realizaci 4-pru-

hové rychlostní silnice I/11 od Třince směrem na Mosty u Jablunkova a dále na Slovensko. Tato silnice byla před nedávnem z velké části vybudována v nové trase v normové 2-pruhové kategorii S 11,5 a rezerva její kapacity zcela postačí na zvýšenou intenzitu dopravy o několik set nákladních vozů za den vyvolanou areálem automobilky.

Požadavky na naléhavou výstavbu velkých průmyslových zón k řešení problematiky zaměstnanosti jsou jedním z důvodů pro urychlení výstavby dálnic či rychlostních silnic do regionů s vyšší mírou nezaměstnanosti. Jako příklad je možno uvést přednostní výstavbu dálnice D 47 (nově D 1) do prostoru ostravské aglomerace a výstavbu rychlostní silnice R7 do západní části Ústeckého kraje. Zde byla výstavba průmyslové zóny celokrajského významu „Triangle“ u silnice I/7 na místě bývalého vojenského letiště u Postoloprta zahájena ještě před zahájením výstavby rychlostní silnice R 7, přičemž se stát zavázal zahájit urychleně její výstavbu. V současné době jsou již dvě stavby navazující na prostor zóny rozestavěny a další tři se připravují k brzkému zahájení.

Několik uvedených příkladů ukazuje, že rozvoj regionů budováním průmyslových, obchodních či skladových areálů je nemyšlitelný bez vazby na dálnice a rychlostní silnice, ale vždy je nutno pečlivě zvažovat jejich vzájemné situování a vliv těchto areálů na dopravní zatížení návazných dálnic a silnic.

Jsou však i další významné směry rozvoje regionů. Pro řadu území je jejich rozvoj spojen především s cestovním ruchem, turistikou a rekreací. Rychlá dostupnost turisticky zajímavých a rekreačních míst a oblastí je jednou z podmínek jejich zvýšené návštěvnosti. Zde je však





*Dálnice D 1 (dříve 47) napojující Ostravu*

důležitá poloha tras dálnic a rychlostních silnic vůči takovým místům a oblastem. Vedení dálnice středem rekreační oblasti je téměř nereálné a není-li jiné přijatelné řešení, musí být komunikace v nejkritičtějších úsecích vedena v tunelu či v zakrytém zářezu.

Jedním z dosud diskutovaných střetů rychlostní silnice s turisticky významným územím je vedení 4-pruhové rychlostní silnice R 35 územím Českého ráje mezi Turnovem a Jičínem. Požadavek na situování rychlostního 4-pruhu do tohoto území vzneslo krajské zastupitelstvo Libereckého kraje při schvalování zásad pro řešení zadávaného územního plánu velkého územního celku Libereckého kraje. Do té doby bylo dlouhodobě uvažováno s novou 2-pruhovou silnicí, jejíž kapacita (při zachování stávající silnice I/35) i ve výhledu byla považována za postačující. S novou 2-pruhovou silnicí vedenou tímto územím souhlasilo i tehdejší vedení CHKO Český ráj. Argumenty zastánců 4-pruhu, tj. vedení mezinárodního tahu E 442 a předpokládaný význam tahu pro kamionovou dopravu z východu SRN přes budoucí hraniční přechod u Hrádku nad Nisou, mohou být předmětem diskuse.

Za dálnici či rychlostní silnici s významnou rekreační funkcí lze označit dálnici D 3 Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště (hranice s Rakouskem) a rychlostní silnici R 4 Praha – Dobříš

– Milín – křižovatka se silnicí I/20 „Nová Hospoda“ s pokračováním silnice I/4 na Strakonice a hraniční přechod Strážný do SRN a spojením po silnici I/20 do Písku a dále do Českých Budějovic. Jihočeský kraj je si dobře vědom významu obou komunikací pro rozvoj svého území, a proto podporuje jejich urychlenou realizaci.

Značný význam pro rozvoj regionů má i vyloučení tranzitní dopravy z průtahů silně zatížených silnic městy a obcemi výstavbou souběžných dálnic či rychlostních silnic. To významně přispívá ke zlepšení dopravní situace v těchto městech a obcích, zlepšení jejich životního prostředí, pohody obyvatel i ve vytvoření podmínek k situování nových obytných zón a občanské vybavenosti.

Neposlední významnou funkcí dálnic a rychlostních silnic pro rozvoj regionů je vzájemné propojení sídelních aglomerací a jejich center umožňující jejich rychlou dostupnost, a to i ve vztahu k sousedním zemím. Sledujeme-li vedení dálnic a rychlostních silnic ve vztahu k osídlení, pak můžeme konstatovat, že každá ze sídelních aglomerací a každé z krajských měst v ČR jsou napojeny alespoň na jeden tah dálnice nebo rychlostní silnice. Tato zásada nebyla ještě před několika lety samozřejmostí a dodnes je nutno ji zdůrazňovat.

Nejnámější je případ dálnice D 3. V roce 1996

byla tato dálnice usnesením vlády vyřazena z přípravy realizace a bylo uloženo velmi náročné a časově zdlouhavé zkoumání oprávněnosti zařazení této dálnice do sítě dálnic ČR. A to i přesto, že po trase (Drážďany) – Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště – (Linec) je veden hlavní tah evropské sítě E 55 dle dohody AGR z roku 1987.

I když v roce 1999 byla dálnice D 3 usnesením vlády č. 741 znovu do sítě dálnic zařazena a v roce 2006 byla její trasa na území Středočeského kraje schválena v územních plánech velkých územních celků Benešovska a Pražského regionu (a to po předchozím kladném projednání s ministerstvem životního prostředí), vyžádalo si MŽP ČR v rámci procesu EIA na trasu D 3 ve Středočeském kraji, navrženou v souladu s uvedenými ÚP VÚC, nové posuzování nejen trasy schválené, ale i trasy, kterou samo dříve zamítlo v posudku variant D 3, zpracovaném na jeho objednávku. Zvýšení finančních nákladů na EIA v důsledku tohoto požadavku činí řádově desítku milionů Kč. Mnohem vyšší škody na lidských životech a nákladech na provoz po dálnici D 1 v úseku Praha – Mirošovice a silnice I/3 Mirošovice – Benešov – Mezno (hranice krajů Středočeského a Jihočeského) však způsobuje neustálé oddalování výstavby dálnice D 3 ve Středočeském kraji, způsobované obstrukcemi ekologických a jiných občanských sdružení.

Bylo by proto nutné, tak jako je tomu ve většině vyspělejších zemí Evropy, stanovit jasná pravidla pro uplatnění připomínek veřejnosti k veřejně prospěšným stavbám. Po projednání věcných připomínek (patrně při územním řízení) by měla nastat spolupráce s veřejností a veřejná kontrola plnění dohodnutých požadavků. Ti, kdož uplatňují připomínky, musí nést i příslušný díl odpovědnosti.

Obdobná situace byla ještě donedávna v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Teprve v roce 2006 se tyto dva kraje dočkaly prvních úseků dálnice D 11, ale záměr na ukončení stavby D 11 v křižovatce „Kukleny“ se stávající silnicí I/11 na vstupu do Hradce Králové se nezdařil. Stavbu bylo nutno provizorně ukončit v křižovatce „Sedlice“ a dopravu převést na silnici II. třídy, procházející obcí Libišany (nákladní doprava musí i nadále používat stávající silnici I/11).

To vše se stalo v důsledku nedostatečné definice veřejné prospěšnosti staveb silniční infrastruktury v platných právních předpisech a neustálé oddalování přijetí účinných opatření v legislativě

ČR k řešení tohoto stavu. Stát, resp. všichni občané, jsou tak nadále nuceni ze svých daní platit důsledky nekvalitní legislativy.

Přitom je nesporné, že dálnice a rychlostní silnice jsou nezbytné pro rozvoj regionů. Všechna krajská zastupitelstva usilují o jejich co nejrychlejší výstavbu.

## Mezinárodní spolupráce

Geografická poloha České republiky ve středu Evropy logicky přináší potřebu zajištění dopravních vazeb na komunikační síť sousedních států. Ignorance této potřeby by ve svém důsledku znamenala kulturní i hospodářskou stagnaci v rozvoji České republiky a ve svém důsledku vedla k určitému izolování státu. Tato skutečnost je obecně platná v každé časové epoše, tedy nejen v období před politickými změnami na sklonku roku 1989, zvláště významná je však po začlenění ČR do evropských politických, hospodářských, kulturních a společenských struktur.

Změna politických poměrů po listopadu roku 1989 nastartovala integrační procesy směřující k těsnějším vazbám jednotlivých evropských zemí, a to v nejrůznějších oblastech lidských činností. Tyto procesy logicky musely zasáhnout i do oblasti dopravy. Zintenzivnila se mezistátní spolupráce v oblasti řešení otázek souvisejících s rozvojem dopravních vazeb.

Zapojením do evropských struktur v oblasti dopravy a začleněním do mezinárodních dopravních systémů na sebe převzala Česká republika řadu závazků v zajišťování rozvoje zejména sítě dopravně nejvýznamnějších pozemních komunikací, tj. dálnic a rychlostních silnic.

### Panevropské dopravní koridory

Evropský projekt Panevropských dopravních koridorů byl zahájen v roce 1991 na konferenci v Praze. Na druhé Panevropské dopravní konferenci, která se konala v březnu 1994 na Krétě, bylo definováno 9 koridorů, jako hlavní dopravní osy mezi Evropskou unií a státy střední a východní Evropy, s požadavkem prvních investic během následujících



Obr. 5.1 Panevropské dopravní koridory

cího deseti až patnáctiletého období. Závěry této konference byly doplněny a upřesněny třetí konferencí, která byla uspořádána v Helsinkách v roce 1997. Díky ukončení válečných konfliktů mezi státy bývalé Jugoslávie byl na této konferenci definován také desátý koridor.

Síť Panevropských dopravních koridorů spojuje Evropu od Atlantiku k Uralu, od Skandinávie ke Středomoří. Obsahuje 9 koridorů železničních a 9 koridorů silničních, desátý koridor (VII) je koridor vodní a zahrnuje tok řeky Dunaje.

Tyto rozvojové koridory jsou zatím odlišné od Transevropské dopravní sítě, která zahrnuje všechny hlavní trasy v Evropské unii. V současné době jsou prezentovány návrhy na sloučení těchto dvou dopravních systémů.

Po území České republiky je veden IV. a VI. panevropský koridor, případně jejich větve. Koridor IV. Drážďany – Praha – Bratislava/Viedeň – Budapešť – Arad je na území České republiky veden po dálnici D 8, silničním okruhu kolem Prahy, po dálnici D 1 do Brna a dále po dálnici D 2. Větev A koridoru IV Norimberk – Praha je vedena po dálnici D 5 do Prahy, kde se napojuje na silniční okruh kolem Prahy a dále na dálnici D 1. Větev B koridoru VI. Katovi-

ce – Ostrava – Břeclav/Brno – Bratislava je vedena na území České republiky od hranice s Polskem po dálnici D 1 (vč. původní D 47) do Brna a dále po dálnici D 2.

Ke splnění závazku České republiky dokončit výstavbu panevropských koridorů na svém území je nutno na IV. panevropském koridoru dokončit výstavbu dálnice D 8 v úseku přecházejícím České středohoří a na silničním okruhu kolem Prahy alespoň výstavbu jeho části vzájemně propojující dálnice D 5 a D 8 s dálnicí D 1. U VI. Panevropského koridoru je nutno zajistit dokončení rozestavěných staveb dálnice D 1 Mořice – Kojetín, II. stavba a Kroměříž-východ – Říkovice, u dálnice D 47 rozestavěných staveb Bělotín – Hladké Životice, Hladké Životice – Bílovec a Bohumín – státní hranice s Polskem. Nově je třeba zahájit na dálnici D 1 stavby Říkovice – Přerov a Přerov – Lipník nad Bečvou.

### Balticko-adriatický dopravní koridor

Rozšířením VI. panevropského multimodálního koridoru až do italského přístavu Bologna vznikl Balticko – adriatický dopravní koridor, jehož součástí je kromě dálnic D 47 a D 1 v úseku hranice Polska – Brno i rychlostní silnice R 52 (I/52).

Z toho vyplývá pro Českou republiku závazek zajistit dostavbu rychlostní silnice R 52. Tato rychlostní silnice je vedena severojižním směrem, ve kterém s pokračující evropskou integrací dochází k posilování dálkových přepravních vztahů. Na tuto skutečnost reagoval Evropský parlament, který dne 29. 4. 2004 schválil Rozhodnutí 884/2004/EC měnící Rozhodnutí 1692/96/ES o transevropských dopravních sítích. V rámci Evropské unie je tak definována síť TEN-T (Trans-European Transport Network). Na tuto síť v pohraničních oblastech s Evropskou unií navazovaly dopravní koridory v přístupových zemích, jejichž počet se ustálil na deseti (byly definovány na třetí panevropské konferenci v Helsinkách). Takto definovaná síť na teritoriu České republiky byla převzata jako součást přístupové smlouvy k EU. Silnice R 52 je dle usnesení vlády ČR č. 741 z roku 1999 zařazena do doplňkové sítě TINA, která se po vstupu ČR do EU stala součástí sítě TEN-T.

### Transevropská dopravní síť

Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Network) označovaná zkratkou TEN-T je síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest. Základním důvodem jejího zřízení bylo zlepšení dopravní infrastruktury v mezinárodní sféře. Rozsah sítě TEN-T byl schválen Evropským parlamentem v roce 1993. Všechny projekty zařazené k realizaci v rámci Transevropské dopravní sítě by měly být dokončeny do roku 2020.

### Celoevropská dopravní síť

Celoevropská dopravní síť bude zahrnovat transevropské dopravní sítě západní Evropy (TEN), dopravní sítě zemí střední a východní Evropy a dopravní sítě evropských zemí bývalého Sovětského svazu a partnerů EU ve Středomoří.

Proces TINA, jehož smyslem je stanovit širší rámec nezbytných opatření týkajících se jak rozšíření transevropských dopravních sítí v kandidátských zemích, tak i rozvoje vazeb mezi dopravními sítěmi jednotlivých zemí, byl zahájen s ohledem na země kandidující na připojení k EU.

Do páteřní sítě TINA, budoucí rozšířené sítě TEN, jsou zařazeny dálnice a rychlostní silnice, které jsou součástí panevropských koridorů IV. a VI., tj. dálnice D 8, silniční okruh kolem Prahy a dálnice D 1 a D 2 v koridoru IV., dálnice D 5 ve větví A koridoru IV. a dále dálnice D 1 včetně D 47 a dálnice D 2 ve větví B koridoru VI.

Do doplňkové sítě TINA jsou zařazeny:  
 D 11/R 11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice ČR/Polsko  
 D 3/R 3 Praha – České Budějovice – Dolní Dvořiště – státní hranice ČR/Rakousko  
 R 6 Praha – Nové Strašecí – Karlovy Vary – Cheb – státní hranice ČR/SRN  
 R 10 Praha – Turnov  
 R 35 (I/35) státní hranice Polsko/ČR – Hrádek nad Nisou – Liberec – Turnov – Hradec Králové – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou  
 R 43 Moravská Třebová – Brno  
 R 46 Vyškov – Olomouc  
 R 48 Bělotín – Frýdek-Místek – Český Těšín – státní hranice ČR/Polsko  
 R 52 Brno – Pohořelice – státní hranice ČR/Rakousko  
 R 55 Hulín – Otrokovice – Uherské Hradiště – Břeclav



Obr. 5.2 Schéma transevropské dopravní sítě k roku 2010

### Evropské mezinárodní silnice

Evropská mezinárodní silnice je silnice či dálnice zařazená do evropské sítě mezinárodních silnic na základě Dohody AGR. Většina těchto silnic vede po území více států. Síť mezinárodních evropských silnic je v kompetenci Evropské hospodářské komise OSN (UNECE). V České republice označuje mezinárodní evropské silnice dopravní značka „Silnice pro mezinárodní provoz“. V této tabulce je v zeleném poli bíle vyznačeno písmeno „E“ a číslo mezinárodní silnice.

Dohoda AGR obsahuje požadavky na projektové parametry nově budovaných komunikací na evropských mezinárodních tazích. Ty byly v České republice již promítnuty do ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, a jsou proto při výstavbě nových dálnic a rychlostních silnic plně zabezpečovány.

Českou republikou prochází devět hlavních mezinárodních evropských tahů silnic „E“ a čtyři tahy vedlejší, jejichž celková délka na našem území dosahuje více než 3 000 km. Tato hodnota uvádí součet délek všech evropských



Slavnostní zprůjezdňení spojení D 5 a A 6 od Prahy po A 93 v roce 2006



Slavnostní dort při otevření Via Caroliny

tahů na území ČR včetně peážních úseků. Délka evropských silnic na území České republiky k 1. 7. 2008 dosahovala hodnoty 2 592 km. Rozdíl v uvedených hodnotách je způsoben započítáním nebo nezapočítáním peážních úseků, tj. úseků, kdy jsou vedeny v jedné trase dva (popřípadě více) evropské tahy do výsledné hodnoty. Vedení evropských mezinárodních silnic Českou republikou v současné době je patrné z připojené mapy.

V České republice jsou ve směru evropských mezinárodních tahů budovány všechny dálnice a rychlostní silnice s výjimkou rychlostních silnic R 4, R 7, R 55, R 56 a R 63. Podle zásad zakotvených v Dohodě AGR má být na tyto dopravně nejvýznamnější komunikace zařazené do mezinárodní evropské sítě zaměřena investiční činnost státu.

## Mezinárodní smlouvy

Za velice dobrý výsledek přeshraniční spolupráce z poslední doby lze označit realizované propojení české dálnice D 5 s německou dálnicí A 6 v Rozvadově a propojení české dálnice D 8 s německou dálnicí A 17 v Krásném Lese, pomocí kterých byla naše dálniční síť napojena na dálniční síť západní Evropy.

V současné době jsou v České republice na dálnicích k dispozici pouze tři hraniční přechody, a to na dálnici D 2 v Lanžhotě, na dálnici D 5 v Rozvadově a na dálnici D 8 v Krásném Lese. V návaznosti na provozované rychlostní silnice jsou používány hraniční přechody v Českém Těšíně (R 48)

a Pomezí nad Ohří (R 6). Zde je na silnici I/6 v příhraničním úseku (Pomezí nad Ohří – Cheb-sever) vybudována jen polovina budoucí rychlostní silnice R 6. V nejbližší době přibude po dokončení výstavby dálnice D 47 (D 1) v příhraničním úseku poslední dálniční hraniční přechod ve Věřňovicích. Na rychlostních silnicích jsou plánovány přechody hranic do sousedních zemí na rychlostní silnici R 3 v Dolním Dvořišti, na rychlostní silnici R 11 v Královci, na rychlostní silnici R 49 ve Střelné a na rychlostní silnici R 52 v Mikulově. Příprava realizace výstavby rychlostních silnic v příhraničním území včetně vazby na navazující rychlostní silnice, případně i dálnice, stejně jako ostatních přístupových silnic k přechodům hranice je trvale koordinována s kompetentními orgány sousedních států a jejich silničními správami.

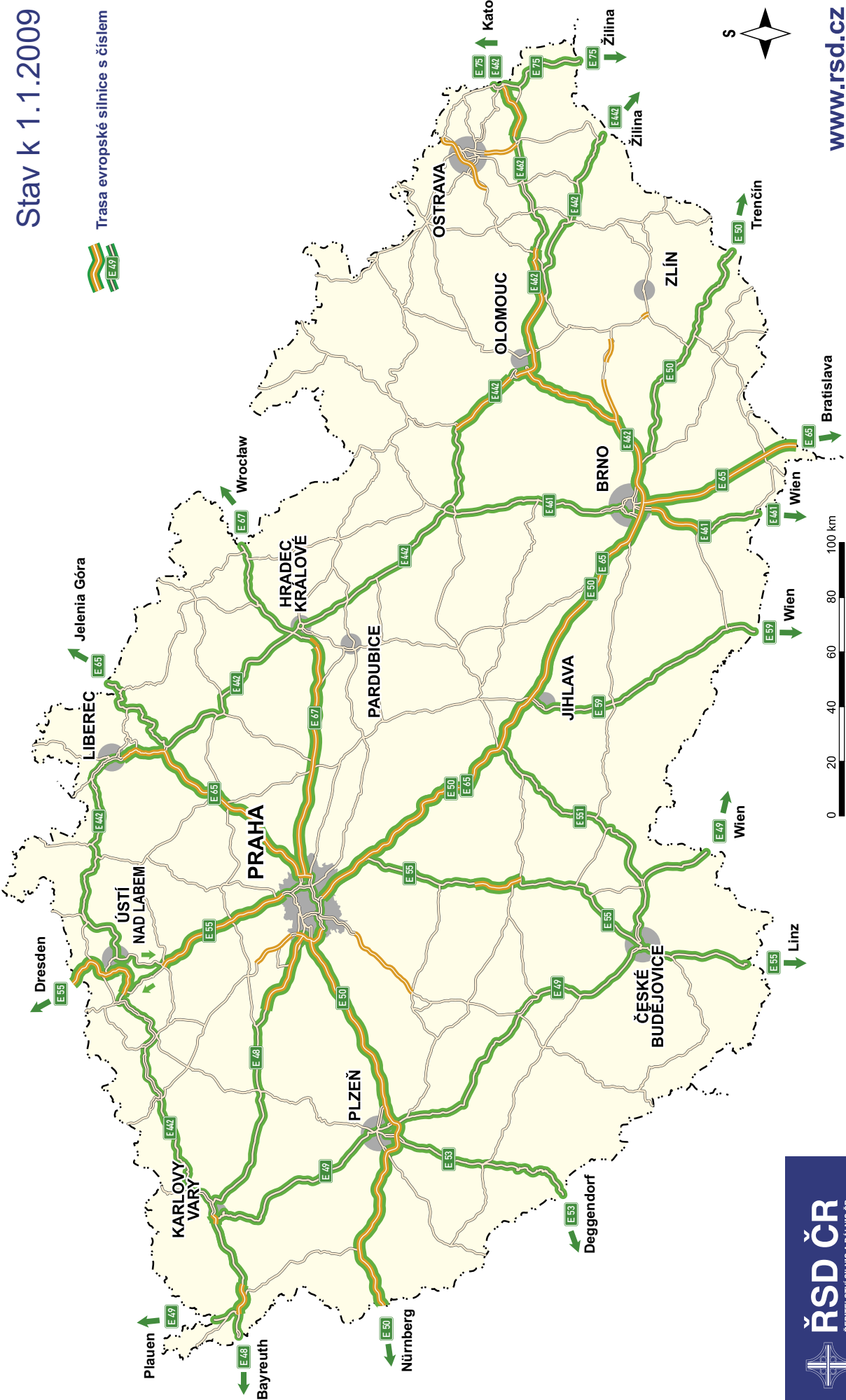
Tato koordinační jednání jsou pak završována uzavřením mezinárodních smluv, ať už dvoustranných nebo mnohostranných, o vzájemném propojení komunikačních tahů na státních hranicích. Před Českou republikou stojí úkol realizovat v nejbližší době závazky vyplývající z přijatých následujících mezinárodních smluv.

## Polsko

Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o propojení české dálnice D 47 a polské dálnice A 1 na česko – polských státních hranicích (Praha, 20. 5. 2002)

Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o propojení české rychlostní silnice R 11 a polské rychlostní silnice S 3 na česko – polských státních hranicích (Straszyn, 18. 3. 2005)

# Evropská síť mezinárodních silnic v ČR



## Rakousko

Dohoda mezi vládou České republiky a Rakouskou spolkovou vládou o propojení rakouské dálnice A 5 a české rychlostní silnice R 52 na rakousko – českých státních hranicích (Vídeň, leden 2009)

## Slovensko

Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Slovenské republiky o propojení české rychlostní silnice R 49 a slovenské rychlostní silnice R 6 na česko – slovenských státních hranicích (Zlín, 20. 9. 2004)

## Spolková republika Německo, Polsko

V Žitavě byla dne 5. 4. 2004 uzavřena mnohostranná Smlouva mezi Českou republikou, Polskou republikou a Spolkovou republikou Německo o výstavbě silničního spojení Euroregionu Nisa v prostoru mezi městy Hrádek nad Nisou v České republice, Bogatynia v Polské republice a Zittau ve Spolkové republice Německo. Realizací tohoto silničního spojení bude na území České republiky zajištěna dopravní návaznost na rychlostní silnici R 35.

Na mezinárodním poli jsou svolávána dvoustranná jednání k řešení společných aktuálních dopravních otázek. Těchto jednání se zúčastňují podle potřeb zástupci silničních správ, orgánů, místní či krajské samosprávy, projektových organizací, případně ústředních orgánů. V tomto směru je třeba poukázat zejména na výbornou, a v porovnání s ostatními zeměmi, se kterými Česká republika sousedí, za zcela výjimečnou spolupráci s německou stranou. Na úrovni rezortních ministerstev obou zemí jsou každoročně pořádány tzv. „ředitelské konference“, zaměřené na výměnu zkušeností v oblasti silničního hospodářství a poskytnutí informací o stavebních záměrech na přístupových trasách k hraničním přechodům.

V rámci dvoustranných pracovních jednání konaných v poslední době byla například německé straně poskytnuta technická studie řešící komunikační úpravy silnice I/6 při výhledové přestavbě na rychlostní silnici R 6 v prostoru přechodu státních hranic v oblasti Pomezí nad Ohří. Tato studie bude podkladem pro přípravu obdobného záměru na území Spolkové republiky Německo.

Rovněž tak řada jednání s rakouskou stranou byla vedena s cílem stabilizovat místo propojení budoucí rychlostní silnice R 3 a rakouské rychlostní silnice S 10 na česko – rakouské hranici u Dolního Dvořiště.

Mezinárodní spolupráce hraje v rozvoji dopravních sítí a dopravních vztahů nesmírně důležitou a nezaměnitelnou roli. Je všeobecně známo, že pouze kvalitní dopravní síť může iniciovat hospodářský rozvoj oblastí, podnítí růst obchodních aktivit, výměnu zboží mezi jednotlivými evropskými i mimoevropskými regiony, zajistí podmínky pro turistiku, kulturní výměnu a poznání a v neposlední řadě se pozitivně odrazí na trhu práce. Rozvoj dopravní infrastruktury České republiky je v současné integrované Evropě bez mezinárodní spolupráce a vazeb na komunikační síť a dopravní záměry sousedních států nerealizovatelný.

# Ekonomické přínosy

## Úvod

Zabezpečení provozu a modernizace silniční sítě, její zkapacitnění, dokončení stavby dálnic a rychlostních silnic, klade značné nároky na zdroje. Tyto nároky se zvyšují v posledním období rychlým tempem, vzhledem k akceleraci dopravní poptávky a zvětšování kapacity vozového parku. Přepravní výkony se zvýšily za poslední desetiletí v osobní dopravě o 23 %, v nákladní dopravě o 46 %. Ještě vyšší dynamiku vykazuje vozový park. Za desetileté období vzrostl počet osobních vozidel o 26 % (téměř o 1 mil. vozidel), park nákladních vozidel se rozšířil o 116 %, tj. na více než dvojnásobek výchozího stavu.

V této souvislosti došlo ke zvýšení výdajů zejména na výstavbu sítě dálnic a rychlostních silnic. Např. náklady na výstavbu dálnic se během uvedeného období zvýšily téměř o 4-násobek. V roce 2007 dosáhly celkové náklady na pozemní komunikace financované prostřednictvím SFDI již 42,09 mld. Kč. Obecně lze potřebu vynaložit rostoucí objemy prostředků zejména na rozvoj a modernizaci sítě zdůvodnit výše uvedenými okolnostmi. S přihlédnutím k omezenosti použitelných zdrojů bylo nezbytné určit priority a stanovit pořadí naléhavosti realizace jednotlivých záměrů.

## Ekonomická efektivnost silničních staveb

Za tímto účelem se provádí v současných podmínkách u všech investičních záměrů ekonomické hodnocení navrhovaných projektů. Přitom se zjišťují očekávané přínosy jednotlivých dálnic, rychlostních silnic i dalších silnic I. třídy pro jejich uživatele, pro obyvatelstvo v oblasti ovlivněné jejich výstavbou, pro správce komunikací i pro celkový ekonomický rozvoj. Hodnocení se provádí s použitím jednotných metodických postupů a pravidel, stanovených Ministerstvem dopravy ČR. Zpracování prováděcích postupů zajištění potřebných výpočetních programů a kontrolu zabezpečuje Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Jednotlivé investiční záměry pro výstavbu a modernizaci dálnic, rychlostních silnic a dalších silnic I. třídy musí splňovat kritérium minimální ekonomické výnosnosti, stanovené dle pokynů Ministerstva dopravy ČR pro tyto stavby ve výši 6 %. Stanovení hodnotících kritérií u silnic II. a III. tř. a místních komunikací je v kompetenci krajů, příp. měst.

Výše uvedené kritérium je uplatňováno jednot-

ně rovněž u staveb spolufinancovaných ze zdrojů EU, případně úvěrů EIB. Zpracování hodnocení ekonomické efektivnosti vč. průkazů splnění kritéria min. výnosnosti, je povinnou součástí žádosti o poskytnutí dotací z fondů EU.

Tabulka 5.2 obsahuje přehled výsledků ekonomického hodnocení vybraných staveb dálnic a rychlostních silnic, které jsou v současné době v přípravě, případně v postupné realizaci. Vzhledem k značné investiční náročnosti, kladou tyto stavby významné nároky na finanční zdroje. Jde o reprezentativní vzorek novostaveb o celkové délce 205,4 km, s investičními náklady přes 73 mld. Kč

Z uvedeného přehledu vyplývá, že všechny uvedené stavby dálnic a rychlostních silnic splňují stanovená kritéria minimální ekonomické výnosnosti. Dále je zřejmé, že všechny hodnocené stavby přinesou významné ekonomické úspory, během doby hodnocení převyšující významně pořizovací náklady jednotlivých staveb.

Významné jsou zejména úspory času cestujících a času při přepravě zboží, úspory vyplývající ze snížení dopravní nehodovosti i další blíže nespécifikované přínosy (viz. tabulka 5.2).

Tabulka 5.2 Ekonomické přínosy výstavby dálnic a rychlostních silnic (vybrané tahy)

stavby	délka km	investiční náklady mil. Kč	z toho náklady na živ. pr. %	vnitřní výnosové % IRR	čisté ekonom. přínosy* v mil. Kč	z toho	
						úsp.ory času %	snížení dopravních nehod %
D 3 Tábor – st. hr. Rakouska	96,00	35 177,1	7,3	12,3	180 537,1	31,7	44,5
D 8 Lovosice -Řehlovice stavba č. 805	16,41	8 955,2	13,1	10,4	33 649,7	20,6	44,0
SOKP (R 1) silniční okruh kolem Prahy stavby 512, 513, 514	23,39	15 757,5	8,0	8,0	30 792,6	4,9	8,4
R 4 Lety – křiž. Nová Hospoda	22,00	5 083,8	6,4	6,5	93 581,1	38,4	8,7
R 7 Panenský Týnec – Nové Spořice	47,60	8 323,4	9,3	6,7	15 723,5	13,6	39,7

\* Čisté ekonomické přínosy za dobu hodnocení (30 let) po odpočtu investičních nákladů.

Pramen: podklady ŘSD ČR

Tabulka 5.3 Náklady na silniční infrastrukturu v mld. Kč (dálnice, silnice I., II. a III. třídy)

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
investiční	10,988	10,300	15,970	19,921	32,901	42,137	42,267	41,460
opravy a údržba	7,209	9,251	8,632	8,413	9,461	10,435	15,423	16,369
celkem	18,197	19,551	24,602	28,334	42,362	52,572	57,690	57,829

## Finanční bilance

Jak bylo uvedeno, rekonstrukce a modernizace silniční sítě v ČR klade rostoucí nároky na finanční zdroje. Přestože je ve výše uvedeném přehledu efektivnost uvedených záměrů prokazatelná, vzniká otázka, do jaké míry je tento trend zrychleného růstu investic do silniční infrastruktury únosný z hlediska nároků na ekonomické zdroje, jmenovitě na státní rozpočet ČR. Vývoj nákladů na silniční infrastrukturu od roku 2000 viz. tabulka 5.3.

Předem je nutno uvést, že uživatelé sítě platí určitý okruh specifických daní a poplatků s rozpočtovým určením přímo nebo z části na krytí nákladů silniční infrastruktury, které tvoří významný zdroj příjmu státu. Byl proto zpracován rozbor vlivů silniční dopravy na příjmovou část státního rozpočtu ČR. Rozsah specifických daní a poplatků se v průběhu posledních let rozšiřoval včetně nově zavedeného výkonového zpoplatnění (mýta) od roku 2007. Rozsah a výnosy zpoplatnění uživatelů silniční infrastruktury a jeho vývoj v období 2000–2007 je uveden v tabulce 5.4.

Z tabulky 5.4 vyplývá, že ve sledovaném období došlo k výraznému růstu výnosu specifických daní a poplatků, přičemž jejich výše se ve sledovaném období prakticky zdvojnásobila. Došlo k růstu ve všech položkách, nejvýrazněji však určovala výši výnosů dynamika spotřební daně, která sledovala vývoj dopravních výkonů v uvedeném období. Srovnání údajů v tabulkách 5.3 a 5.4 poskytuje souhrnné údaje o vlivu silničního provozu a vývoje silniční infrastruktury v ČR na zdroje státního rozpočtu v jednotlivých letech.

Z tabulky 5.5 vyplývá, že na počátku sledovaného období (2000) byl podíl nákladů na silniční infrastrukturu na výnosu specifických daní a poplatků extrémně nízký (40,2 %) a docházelo tak k významnému přerozdělování uvedených zdrojů.

V průběhu sledovaného období se v roce 2007 tento podíl zvýšil téměř na 70 %. Tento vývoj umožnil začít snižovat zpoždění výstavby a rekonstrukcí silnic za růstem dopravních potřeb. Finanční bilance v celém sledovaném období (včetně let 2005–2007) vykazuje stále aktivní sal-

Tabulka 5.4 Zpoplatnění uživatelů silniční infrastruktury v ČR

(Výnosy specifických daní a poplatků v mld. Kč)

položky	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
									předpoklad
silniční daň	5,551	5,266	5,508	5,741	5,514	5,133	5,429	5,912	6,100
spotřební daň*	37,975	43,820	45,620	49,080	54,910	65,750	66,180	69,850	75,540
popl.za užívání dálnic a RS (dálniční kupony)	1,701	1,760	1,897	2,059	2,681	3,052	3,291	2,426	2,300
mýto	0	0	0	0	0	0	0	5,121	6,300
CELKEM	45,227	50,846	53,025	56,880	63,105	73,935	74,90	83,309	90,240

\* Podíl silniční dopravy na celkovém výnosu spotřební daně z pohonných hmot a maziv je stanoven na základě expertního odhadu.

Tabulka 5.5 Bilance příjmů a výdajů 2000–2007 v mld. Kč

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
náklady neinvestiční + investiční	18,197	19,551	24,602	28,335	42,363	52,573	57,691	57,830
výnosy specifických daní a poplatků	45,222	45,585	53,025	56,880	63,105	73,985	74,900	83,256
podíl nákladů na sil. infr. v %	40,200	42,80	46,300	49,800	67,100	71,100	77,000	69,500

do ve prospěch státního rozpočtu, což umožňovalo stále přerozdělovat významnou část výnosů silničních daní a poplatků ve prospěch jiných potřeb státního rozpočtu. Lze konstatovat, že „čisté“ výnosy silničních daní a poplatků ve prospěch příjmů, které ve sledovaném období poklesly z cca 60 % na 30 %, vykazují stále kladná salda ve prospěch příjmů státního rozpočtu. Z toho mimo jiné vyplývá, že ani rychlý růst nákladů na silniční infrastrukturu v průběhu sledovaného období neohrozil kladné saldo silničního hospodářství na příjmech státního rozpočtu. Je zřejmé, že zabezpečení rozvoje silniční infrastruktury přináší vedle dlouhodobých efektů, specifikovaných v tabulce 5.2, i další velmi pozitivní efekty pro každoroční bilanci příjmů a výdajů státního rozpočtu za sledované období. To mimo jiné potvrzuje rentabilitu tohoto odvětví z makroekonomického hlediska.

## Pojištění motorových vozidel – ekonomické souvislosti

Vedle specifických daní a poplatků hrazených uživateli silniční infrastruktury tvoří nezanedbatelnou část jejich nákladů systém plateb spojených s pojištěním motorových vozidel. Tento systém zahrnuje kromě zákonného pojištění odpovědnosti z provozu silničních vozidel i dobrovolné havarijní pojištění. Je určen k úhradě nákladů a dalších přímých i nepřímých ztrát z dopravních nehod, vznikajících u uživatelů sítě, správců komunikací, i u dalších účastníků silničního provozu. Za tím účelem byl zpracován rozbor, do jaké míry kryje pojištění motorových vozidel, placené uživateli, náklady spojené s dopravními nehodami v ČR.

V tabulce 5.6 je uvedena bilance předepsaných i vyplacených částek za oba druhy pojištění v letech 2000–2007. Z uvedeného je zřejmé, že pojišťovny v ČR vykazují aktivní salda, která se v celém sledovaném období pohybovala v síti pojišťoven

Tabulka 5.6 Pojištění motorových vozidel a odpovědnosti za provoz vozidla v mld Kč

rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
a) pojištění odpovědnosti předepsané pojištění	13,930	15,946	17,560	19,749	20,946	21,611	21,891	22,426
vyplacené pojistné	3,859	6,404	7,341	8,012	9,003	9,562	10,215	9,770
saldo	+10,071	+9,542	+10,219	+11,737	+11,943	+12,049	+11,676	+12,656
b) havarijní pojištění předepsané pojistné	10,367	10,308	11,483	13,348	14,201	15,042	15,371	15,986
vyplacené pojistné	7,943	7,176	7,849	8,925	9,417	9,251	9,706	9,480
saldo	+2,424	+3,132	+3,694	+4,423	+4,784	+5,791	+5,669	+6,525
celkové saldo	+12,495	+12,674	+13,859	+16,160	+16,729	+17,84	+17,341	+19,162

kolem 50 % předepsaných částek. V absolutních hodnotách náklady uživatelů silniční infrastruktury na pojištění rostou, přičemž největší dynamiku, vykazuje pojištění zákonné odpovědnosti. Tento druh pojištění je mj. významně ovlivňován dynamikou růstu vozového parku silničních vozidel.

Nutno uvést, že vyčíslené kladné saldo nezačerpává náklady na provoz pojišťovacího systému a z části i nutnou rezervu pro mimořádné události. Přesto je zřejmé, že silniční provoz při stanovené výši pojistného (zákonného i havarijního) vytváří velmi výhodné podmínky pro činnost pojišťovacího systému v ČR. To umožňuje krytí podstatnou měrou v rámci platných předpisů případně smluvních ujednání u havarijního pojištění ztráty z dopravních nehod na pozemních komunikacích.

System je současně nastaven tak, že poskytuje extrémně výhodné podmínky pro provozovatele pojistného systému. V určitém smyslu lze považovat aktivní saldo pojištění motorových vozidel za další, specifický druh výnosu, jehož optimální využití přesahuje rámec této publikace.

## Ostatní ekonomické přínosy

V předchozí části byly hodnoceny některé základní ekonomické přínosy rozvoje sítě dálnic a rychlostních komunikací, včetně jejich kvantifikace. Tato analýza však zahrnuje jen některé efekty rozvoje sítě, které ovlivňují bezprostředně uživatele sítě, případně i obyvatelstvo obcí, negativně ovlivňované provozem na silničních komunikacích.

Silniční doprava zabezpečuje dnes rozsáhlý okruh služeb, spojených s dopravní obsluhou různých výrobních odvětví vč. stavebnictví, zpracovatelského průmyslu, zemědělské výroby atp. Významně se uplatňuje i při těžbě surovin, materiálů a stavebních hmot. V řadě případů zabezpečuje i významnou část technologických přeprav v uvedených odvětvích, spojených s rozvinutými kooperačními vztahy, zabezpečované širokým okruhem subdodavatelů, často alokovaných na rozsáhlém území, případně i v zahraničí.

Fungování těchto kooperačních vztahů je dnes značnou měrou řešeno s přímým napojením významné části výrobních jednotek na síť dálnic a rychlostních silnic. Přímá dostupnost této sítě je dnes často rozhodující podmínkou pro alokaci nových kapacit. Náklady na výstavbu a provoz na dálnicích a rychlostních silnicích mají z hlediska jejich rozsahu značný vliv na ekonomické zdroje. Sou-

časně však zabezpečení potřebných dopravních kapacit umožňuje zvýšení rychlosti, bezpečnosti a provozní spolehlivosti dodávek. Tyto efekty čas- to zásadním způsobem ovlivňují i výrobní náklady, včasnost a bezporuchové fungování různých odvětví výroby a služeb. Nutno uvážit, že roční objem silniční přepravy zboží v ČR dosahuje již téměř 500 mil. tun při přepravním výkonu 15,5 mld. tkm.

Další významnou funkcí silniční infrastruktury je zabezpečení fungování obchodních sítí a sítí dalších služeb. Je nutno zabezpečovat rostoucí objemy přepravy ekonomicky i cenově významných komodit, náročných zejména na kvalitu, rychlost a včasnost dodávek. Jsme svědky výstavby rozsáhlých skladovacích a manipulačních kapacit alokovaných zejména v prostorách přímo dostupných z dálnic a rychlostních silnic, umístěných současně v dostupných vzdálenostech od obchodních center, supermarketů a dalších služeb, sloužících k obsluze městských aglomerací, včetně měst střední velikosti.

Spolu s celkovou racionalizací přepravních procesů, zvýšením rychlosti a spolehlivosti dodávek do obchodních sítí, umožňují moderní komunikace zásobovat tyto sítě s využitím mnohem širšího okruhu dodavatelů s využitím odpovídajících konkurenčních výhod. Souhrnně lze uvést, že moderní silniční infrastruktura generuje racionalizaci a významné úspory ve strategické části oběhu zboží.

Zásadní a nezaměnitelný význam má moderní silniční síť při přepravě osob, tj. při zabezpečování mobility obyvatelstva. Dynamiku vývoje osobní dopravy ovlivňuje dominujícím způsobem rozvoj individuálního motorizmu. Průměrné tempo růstu osobních automobilů v posledních obdobích dosahovalo 3 % ročně. Z údajů o růstu dopravních výkonů při přepravě osob dále vyplývá, že se dlouhodobě zvyšuje mobilita obyvatelstva v průměru o 2,56 %. To představuje v posledním období u osobní dopravy přes 76 mld. osobokm ročně (z toho přibližně 90 % individuální motorizmus). Tento vývoj extrémně zvyšuje nároky na zabezpečení potřebné kapacity silniční sítě, kdy uspokojování významného segmentu této dopravní poptávky je možné zabezpečit při přijatelné úrovni a kvalitě služeb výstavbou rychlostních silnic a dálnic. Současně se podstatně zvyšují nároky na výstavbu obchvatů měst a obcí na dalších částech sítě, mimo jiné i s přihlédnutím k růstu negativních účinků rostoucích objemů silniční dopravy.

Uspokojování rostoucí poptávky uvedeným způsobem má ekonomický i mimoekonomický rozměr. Z ekonomického hlediska se dotýká zejména jízd do zaměstnání, neboť dochází mj. i k význam-

nému rozšíření časové dostupnosti oblastí se zdroji pracovních příležitostí. Významné jsou i přínosy z hlediska dostupnosti cílů, časových a provozních úspor při pracovních jízdách, v podnikatelské sféře i veřejných službách.

Významnou úlohu má rozvoj silniční infrastruktury při zabezpečování přepravy osob pro rekreační účely a turistickou dopravu ze zahraničí, ale i při výjezdech rezidentů do zahraničních turistických center. V posledních obdobích se jednalo o zabezpečení dopravní obsluhy pro více jak 90 mil. jízd ročně u zahraničních turistů a přes 30 mil. jízd rezidentů z ČR. I zde přináší rozvoj sítě dálnic a rychlostních silnic vedle časových a provozních úspor a vyšší bezpečnosti provozu významné další ekonomické i mimoekonomické efekty na základě zpřístupnění příslušných rekreačních oblastí a jejich rozvoje.

## Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy

### Porovnání vývoje nehodovosti v ČR s jinými zeměmi

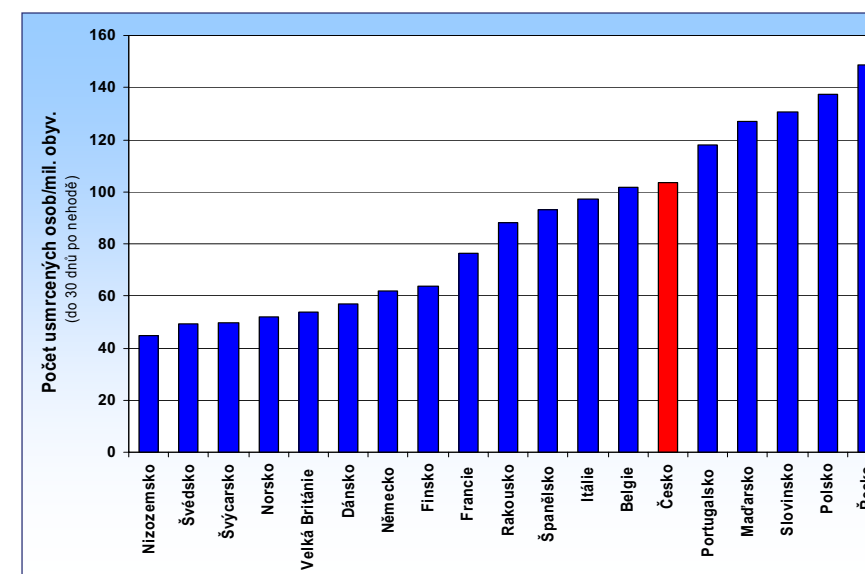
Ve všech státech Evropské unie je v posledních letech věnována zvýšená pozornost snížení počtu dopravních nehod a zejména jejich následků. V roce 2001 bylo na pozemních komunikacích ve státech EU usmrceno cca 54 000 osob a v roce 2007 cca 43 000 osob. Poprvé však v roce 2007 nedošlo

k meziročnímu poklesu počtu usmrcených osob. Zraněno je každoročně kolem 2 milionů osob a celková hmotná škoda se pohybuje kolem 2 miliard EUR. V letech 2000–2020 se v rámci EU předpokládá zdvojnásobení přepravy osob a zboží. Proto musí být výstavbě kapacitně vyhovujících komunikací věnována náležitá pozornost.

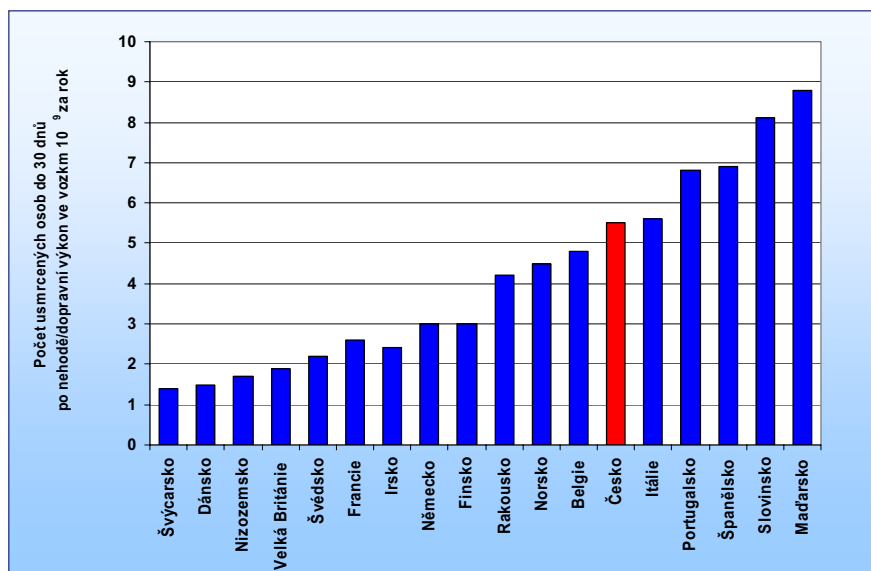
V ČR byla ekonomická ztráta v důsledku usmrcení člověka pro rok 2006 stanovena na 9 662 427 Kč, ztráta v důsledku těžkého zranění na 3 243 737 Kč a u lehkého zranění je stanovena ztráta na 364 577 Kč. Průměrná výše škod u nehod s hmotnou škodou je 99 846 Kč. (Zdroj: Ekonomické ztráty způsobené nehodovostí v silničním provozu v ČR za rok 2006, CDV, Brno).

Úroveň nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR je ve srovnání s vyspělými státy EU stále značně nepříznivá. Nejčastěji užívaným ukazatelem pro mezinárodní srovnání následků nehodovosti je počet usmrcených na 1 mil. obyvatel. Někdy jsou užívány i další, více vypovídající ukazatele, jako je počet usmrcených na 1 mil. motorových vozidel nebo na 1 mld. vozkm.

Počet usmrcených se v mezinárodní definici počítá vždy do 30 dnů po nehodě. V ČR je počet usmrcených do 30 dnů po nehodě v současné době vyšší asi o 9–14 % oproti počtu usmrcených do 24 hodin. Počet usmrcených na 1 mil. obyvatel dosáhl maxima v ČR v roce 1994, tato hodnota byla 158,4. V následujících letech tento poměr postupně klesá. V roce 2006 byl tento poměr 103,7 a v roce 2007 pak 117,7. U vyspělých států je to však daleko menší číslo, např. v Nizozemsku je v roce 2006 poměr usmrcených osob na mil. obyvatel 45,0, ve Švédsku 49,2 (viz graf 5.1).



Graf 5.1 Počet usmrcených osob na milion obyvatel v roce 2006



**Graf 5.2 Smrtebná relativní nehodovost na dálnicích v roce 2006**  
(Počet usmrcených osob/ dopravní výkon ve vozkm 10<sup>9</sup>)

Pro porovnání vývoje nehodovosti na dálnicích ve vybraných zemích je nejobektivnější porovnání smrtebné relativní nehodovosti tj. počtu usmrcených osob do 30 dnů po nehodě/dopravní výkon ve vozkm za rok (viz graf 5.2).

silnice (forgiving roads) a jsou zaměřeny na eliminaci nárazu.

### Příčiny vzniku nehod na pozemních komunikacích

Vznik dopravních nehod většinou ovlivňují současně tři činitele:

1. Člověk, jeho chování, zodpovědnost, znalost a zkušenosti, zdravotní stav.
2. Vozidlo, jeho karoserie, brzdový systém, systém bezpečnostních prvků, spolehlivost.
3. Komunikace a prostředí kolem ní (návrhové prvky, pevné překážky, odvodnění, značení atd.).

Význam komunikace z hlediska vzniku nehod je při současném statistickém zpracování nehod často podceňován. Podle odhadů je komunikace hlavním faktorem u každé třetí smrtebné nehody a prostředí komunikací se podílí ve skutečnosti na 30 % dopravních nehod. Nejdůležitějším prvkem v bezpečnosti silničního provozu je však stále řidič.

Na pozemních komunikacích musí být vytvářeno takové prostředí, které minimalizuje prostor pro lidské chyby. V EU se tento systém většinou uplatňuje pod heslem samovysvětlující silnice (self explaining roads), které svým návrhem, organizací dopravy, vybavením a bezprostředním okolím eliminují vznik nehody. Pokud k chybě dojde, pak mají být komunikace takové, aby nedošlo ke zranění. V EU se nazývají odpouštějící

### Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Vládou ČR byla v dubnu 2004 schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu s cílem snížit počet usmrcených osob do roku 2010 v porovnání s rokem 2002 na polovinu, tj. na 650 osob. Tento cíl je v souladu s cílem evropské politiky, stanoveným Evropskou komisí v Bílé knize. Dokument byl koncipován k maximálnímu zajištění společného postupu všech subjektů, které mohou ovlivnit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Negativní vývoj nehodovosti v roce 2007 si však vyžádal aktualizaci platné Národní strategie. Podrobný rozbor nehodovosti ukázal, že se seznam opatření pro snížení nehodovosti nezměnil. Některé body již byly zavedeny a z novely jsou vypuštěny:

- zavedení systému bodového hodnocení řidiče;
- zvýšení sankcí za porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích;
- zavedení povinného používání dětských zádržných systémů na všech typech pozemních komunikací.

Zcela nově bylo zavedeno opatření „Dopravní výchova“, které reaguje na vývoj nehodovosti v kategorii mladých účastníků silničního provozu. Jako významný nedostatek bylo zaznamenáno nedostatečné finanční zajištění opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

V kapitole Vytváření bezpečného dopravního prostoru je uvedeno, že bezpečný dopravní prostor může účinně ovlivňovat vznik dopravních nehod a snížit závažnost jejich následků v obcích a městech i mimo ně. Vytváření bezpečného dopravního prostředí zahrnuje systematické odstraňování nehodových lokalit, bezpečnostní audit pozemních komunikací a výstavbu nízkonákladových dopravně inženýrských opatření. Jedním ze základních principů Národní strategie je co nejpřesnější analýza nehod s vážnými osobními následky, tj. s úmrtím nebo těžkým zraněním.

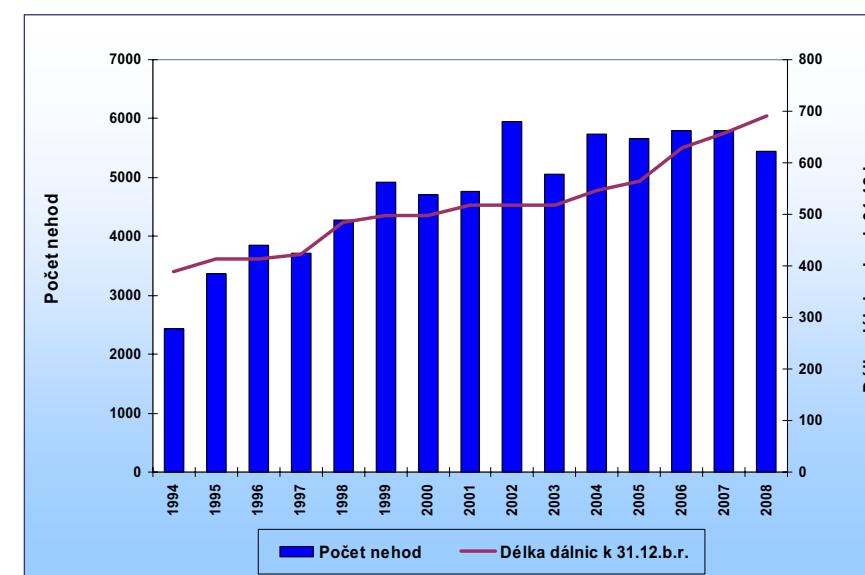
Základní investice do úpravy dopravního prostoru jsou relativně vysoké, ale vysoká je i jejich návratnost vzhledem ke snížení počtu a následků nehod na pozemních komunikacích. Efekt těchto úprav je rychlý a dlouhodobý. Ze zahraničních zkušeností vyplývá, že opatřeními souvisejícími s utvářením bezpečného dopravního prostředí lze

docílit v horizontu 10 let až 30 % snížení celkových následků nehod na pozemních komunikacích.

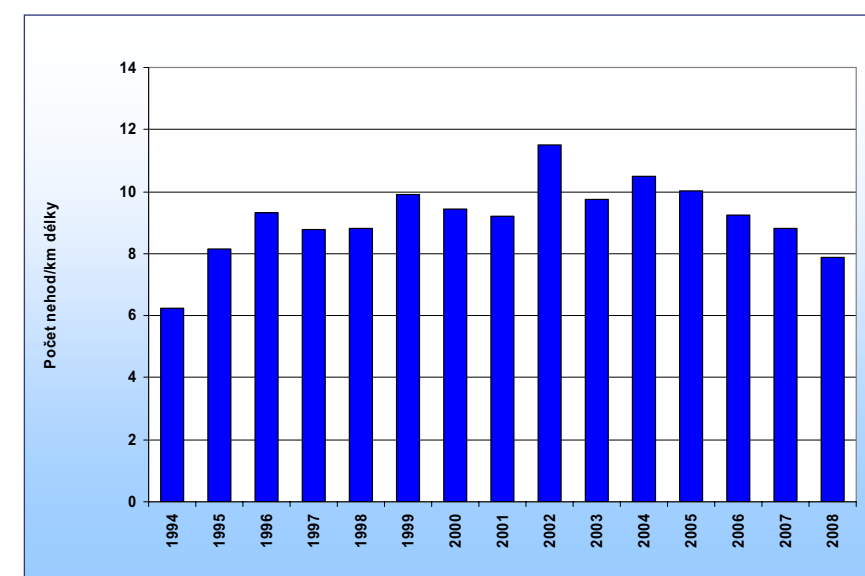
### Vývoj nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR

V roce 2008 zaznamenala Policie ČR na pozemních komunikacích 160 376 nehod. Oproti roku 2007 se počet nehod snížil o 12,2 %. Usmrceno bylo v roce 2008 do 24 hodin po nehodě 992 osob, tj. o 13,6 % méně než v roce 2007. Těžce zraněno bylo 3 809 osob (o 3,8 % méně), lehce zraněných osob bylo 24 776 (o 2,4 % méně). Odhad hmotné škody v roce 2007 činil 8 467 mil. Kč, v roce 2008 byl odhad 7 741 mil. Kč, což je o 8,6 % méně než v roce 2007.

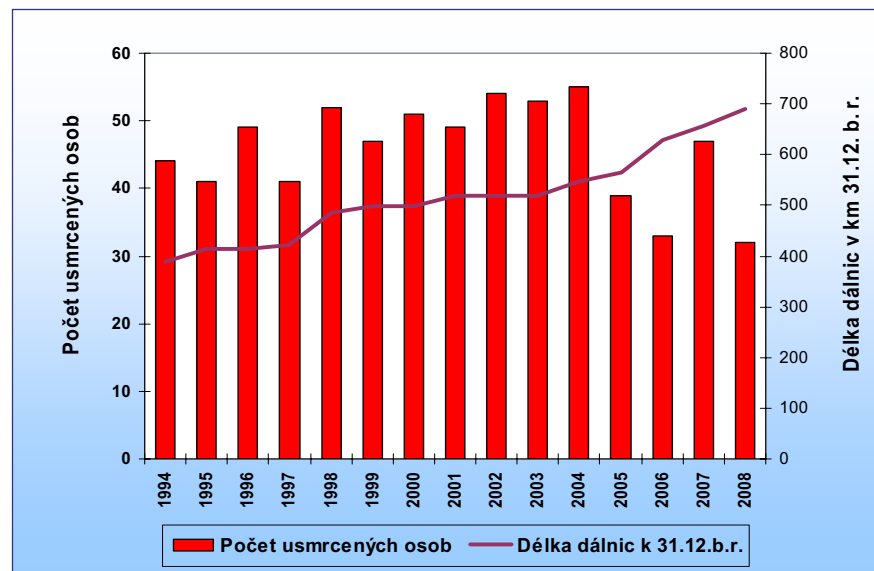
Vývoj počtu nehod a počtu usmrcených na dálnicích a silnicích I. třídy celkem a připadajících na



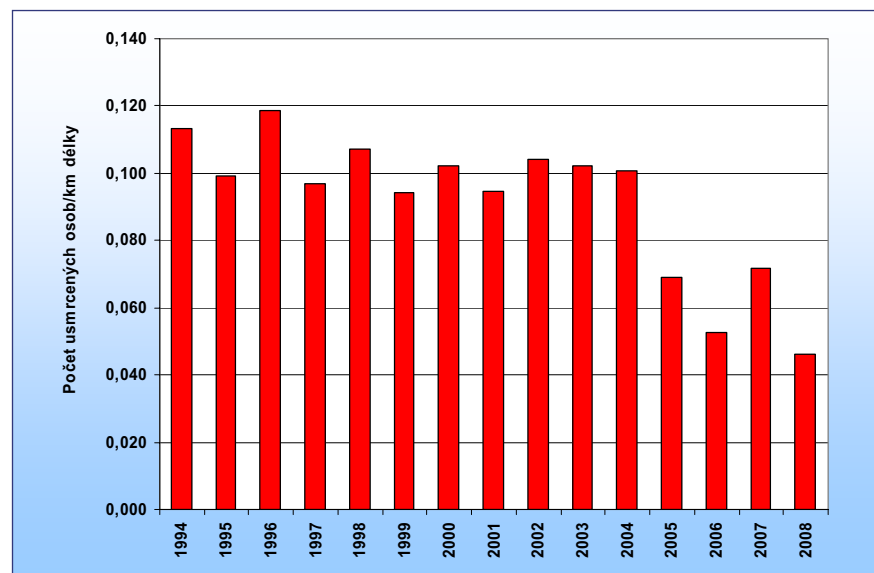
**Graf 5.3 Přehled dopravních nehod na dálnicích v letech 1994–2008**



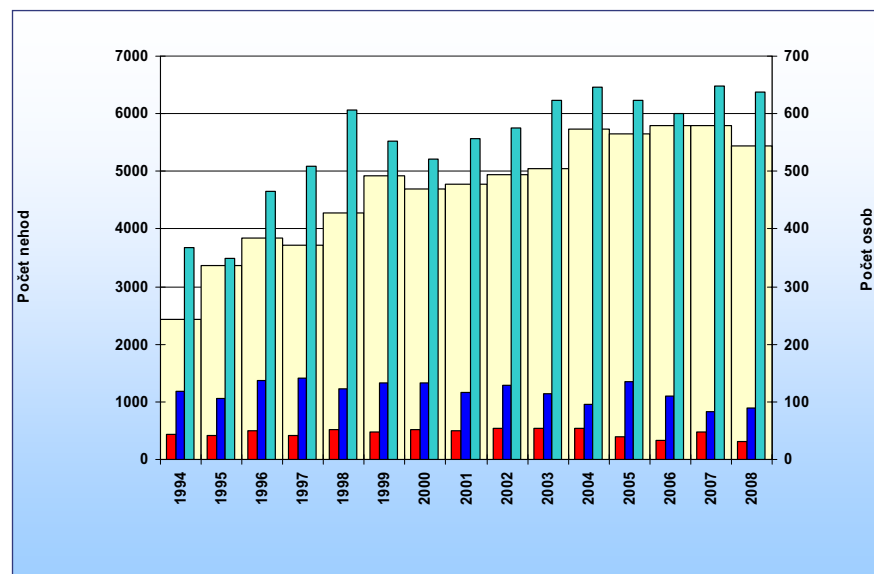
**Graf 5.4 Vývoj počtu nehod na km délky na dálnicích ČR v letech 1994–2008**



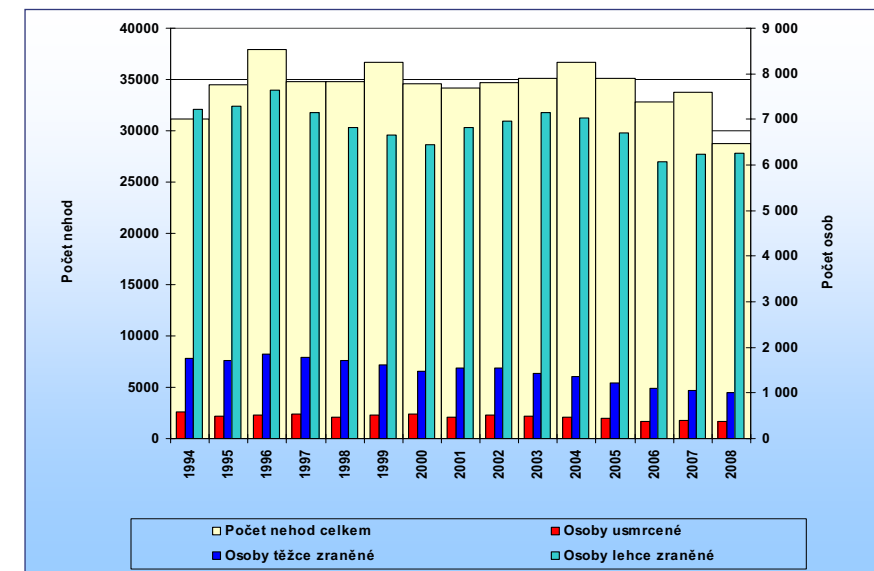
Graf 5.5 Vývoj počtu usmrcených osob na dálnicích v letech 1994–2008



Graf 5.6 Vývoj počtu nehod na km délky na dálnicích ČR v letech 1994–2008



Graf 5.7 Vývoj nehodovosti na dálnicích v letech 1994–2008



Graf 5.8 Vývoj nehodovosti na silnicích I. třídy v letech 1994–2008

1 km provozované délky dálnic v období 1994 až 2008 je patrný z připojených grafů 5.3 až 5.8. Významný je zejména vývoj počtu usmrcených osob na km délky dálnic, který dokladuje snižování počtu usmrcených na 1 km provozované dálnice bez ohledu na nárůst dopravních výkonů.

### Relativní nehodovost – objektivní porovnání

Pro porovnání závažnosti nehodovosti na dálnicích a silnicích nebo jejich vybraných úsecích je nejobjektivnějším měřítkem osobní relativní nehodovost – poměr počtu osobních nehod (tj. nehody s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním) vztahený k dopravnímu výkonu za rok na dané komunikaci nebo vybraném úseku. V posledních letech došlo k poklesu hodnot relativní nehodovosti na všech komunikacích. To souvisí s řadou přijatých opatření pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Relativní nehodovost je však v ČR téměř dvojnásobná v porovnání s evropským průměrem a více než trojnásobná v porovnání se zeměmi jako je Švédsko nebo Velká Británie.

Při porovnání relativní nehodovosti na dálnicích a silnicích I., II. a III. třídy je patrné, že dálnice jsou díky svému šířkovému uspořádání a vybavení cca 3,6x bezpečnější než silnice I. třídy, 4,8x bezpečnější než silnice II. třídy a 6,8x bezpečnější než silnice III. třídy.

Porovnání dlouhodobého vývoje smrtelné relativní nehodovosti (počet nehod s usmrcením do 24 hodin po nehodě vztahený k ročnímu do-

pravnímu výkonu) jasně dokazuje, že dálnice jsou z hlediska nehod se smrtelnými následky 2,4x bezpečnější než silnice I. třídy, 2,2x bezpečnější než silnice II. třídy a 2,7x bezpečnější než silnice III. třídy.

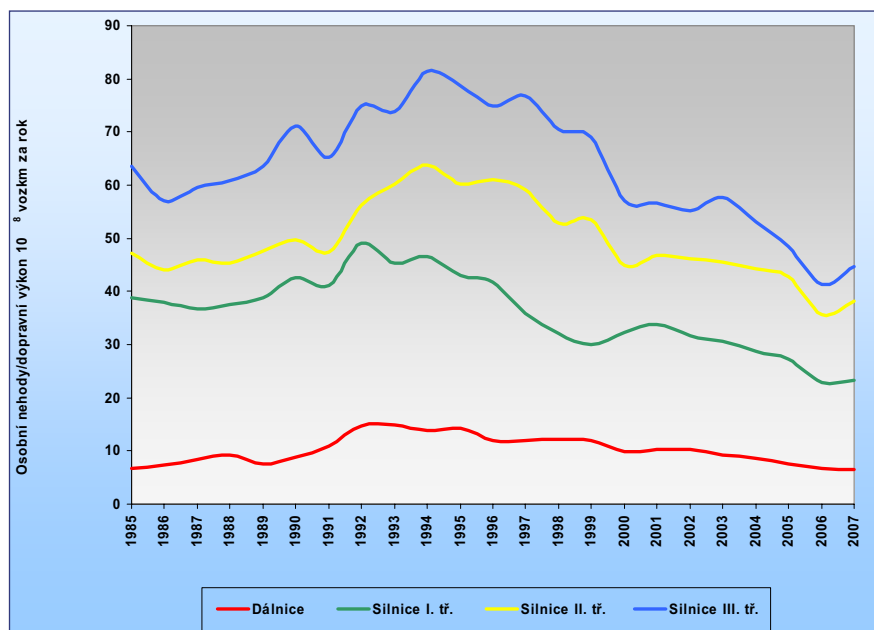
Vývoj smrtelné relativní nehodovosti na dálnicích v ČR v období 1994 až 2008 je uveden v grafu 5.11. Z grafu je zřejmé, že ve sledovaném období došlo k výraznému poklesu smrtelné relativní nehodovosti na dálnicích o 80% a vývoj smrtelné relativní nehodovosti na dálnicích má stále sestupnou tendenci.

### Příklad porovnání vývoje nehodovosti silnice I. třídy č. 11 a dálnice D 11

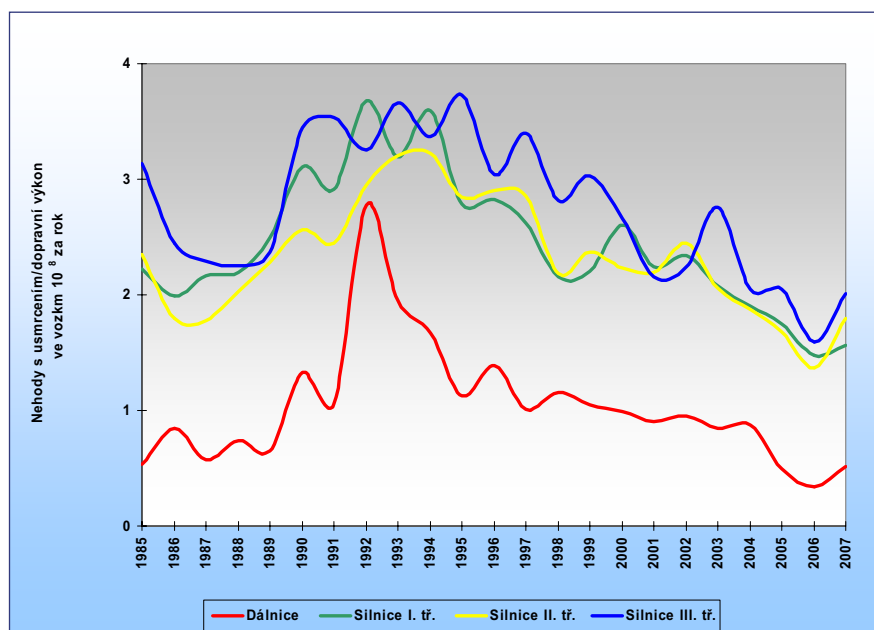
Porovnání vývoje nehodovosti na nově vybudovaném úseku dálnice D 11 od km 42,000 do km 86,500 (úsek, který byl uveden do provozu 20. 12. 2006) a souběžného úseku silnice I/11 od vyústění ze silnice I/32 (km 0,330) až po křižovatku se silnicí II/324 a III/32329 (km 44,610) na následujících grafech jasně ukazuje přínos nově vybudované komunikace dálničního typu ke snížení počtu nehod i počtu usmrcených osob. V současné době stále platí zákaz vjezdu nákladních vozidel na dálnici D 11 od km 68,000 až na konec do km 86,500. Po zprovoznění dálnice pro nákladní automobily lze ještě očekávat zlepšení situace na silnici I/11 v souběžném úseku.

Z uvedených grafů je patrné, že na dálnici D 11 na úseku, který byl otevřen 20. 12. 2006 nedošlo

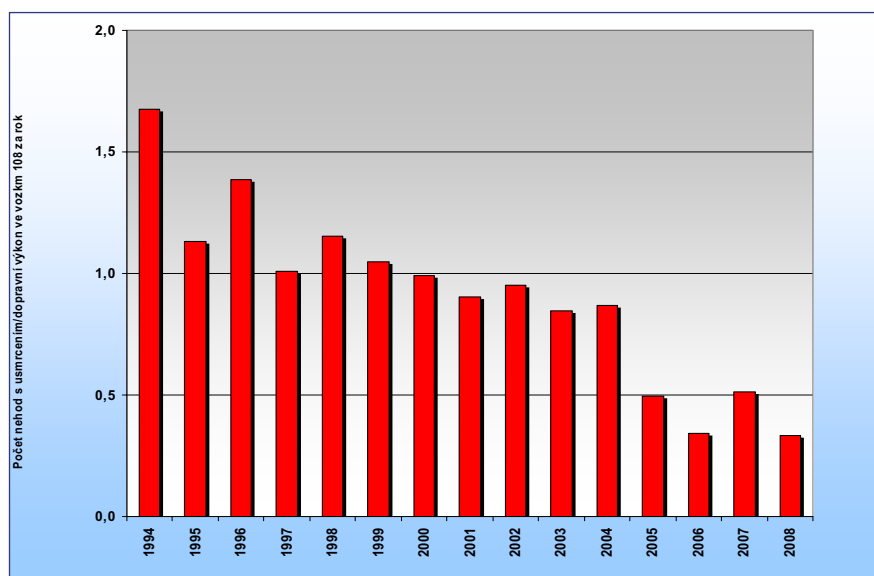




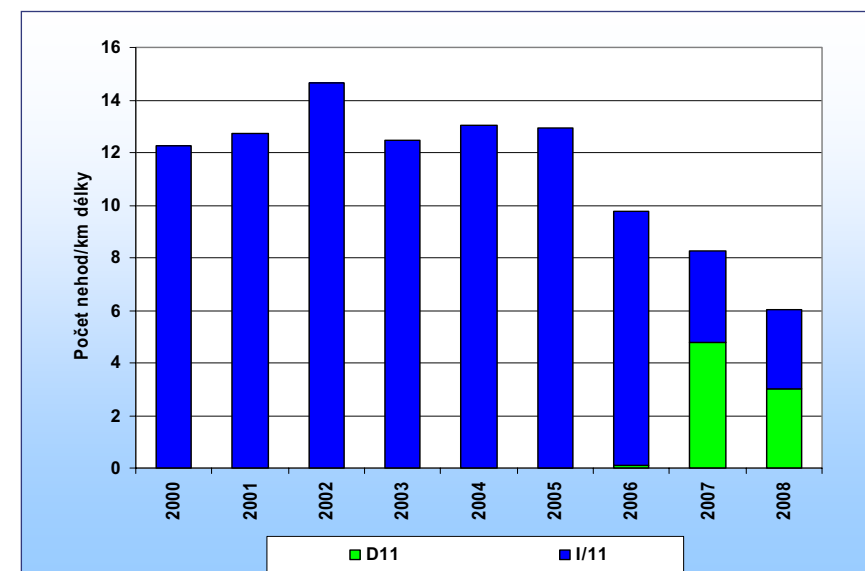
Graf 5.9 Vývoj relativní nehodovosti v ČR v letech 1985–2007 na dálnicích a silnicích I., II. a III. třídy (bez úseků na území Prahy, Brna, Ostravy, Českých Budějovic, Plzně a Karlových Varů)



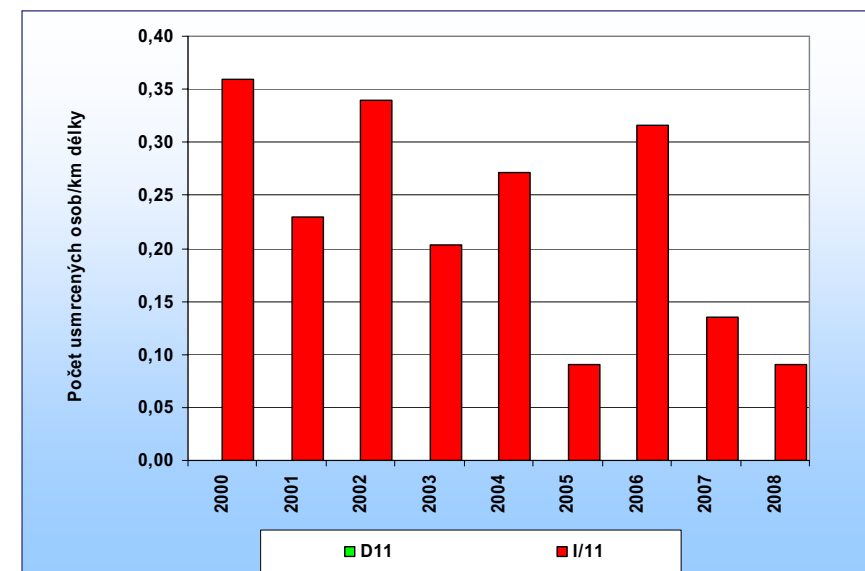
Graf 5.10 Vývoj smrtelné relativní nehodovosti v ČR v letech 1985–2007 na dálnicích a silnicích I., II. a III. třídy (bez úseků na území Prahy, Brna, Ostravy, Českých Budějovic, Plzně a Karlových Varů)



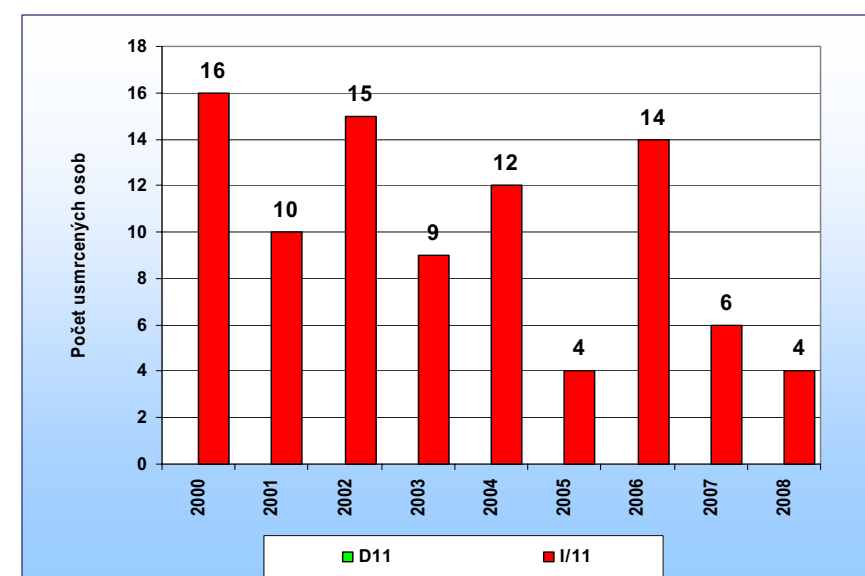
Graf 5.11 Smrtelná relativní nehodovost na dálnicích v ČR v letech 1994–2008



Graf 5.12 Porovnání počtu nehod na km délky silnice I/11 (km 0,33–44,61) a dálnice D 11 (km 42,00–86,50)



Graf 5.13 Porovnání počtu usmrcených osob na km délky silnice I/11 (km 0,33–44,61) a dálnice D 11 (km 42,00–86,50)



Graf 5.14 Počet usmrcených osob na km délky silnice I/11 (km 0,33–44,61) a dálnice D 11 (km 42,00–86,50)

při nehodách k usmrcení jediné osoby a na souběžném úseku silnice I/11 došlo ke značnému poklesu usmrcených osob.

### Zvyšování bezpečnosti silničního provozu výstavbou dálnic a rychlostních silnic

Základním aspektem zvýšení bezpečnosti silničního provozu výstavbou dálnic a rychlostních silnic je fyzické oddělení protisměrných jízdních pásů, které prakticky eliminuje možnost vzniku čelních srážek vozidel při předjíždění nebo sjetí vozidla do protisměrného jízdního pruhu. Dalším základním aspektem je vyloučení všech úrovněvých křížení s jinými pozemními komunikacemi a železničními tratěmi. Na úrovněvých křížovkách silnic a kříženích s železničními tratěmi se stávají nejnebezpečnější nehody při kolizi křížujících se vozidel či při srážce s vlakem. Všechny křížovatky na dálnicích a rychlostních silnicích jsou budovány jako mimoúrovňové s vyloučením kolizních bodů na těchto komunikacích. Počet kří-



Clona proti oslnění

žovatek s potenciální možností vzniku nehod při odbočování a připojování je omezen. Minimální možné vzájemné vzdálenosti křížovatek jsou stanoveny technickými předpisy,

Dálnice a rychlostní silnice jsou určeny jen pro jízdu silničních motorových vozidel, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než stanoví právní



Mimoúrovňová křížovatka R4 a I/20



Svodidlo ve středním dělicím pásu

předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Tím jsou z provozu na dálnicích a rychlostních silnicích vyloučeni pěší, cyklisté a pomalá motorová vozidla. Přitom pěší a cyklisté patří k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu a následky kolize s motorovým vozidlem bývají nejtěžší. Jejich pohyb po komunikacích s vysokou intenzitou motorových vozidel je zcela nevhodný. Vyloučení pěších, cyklistů a pomalých vozidel z provozu vede k jisté homogenitě proudu vozidel jedoucích po jízdním pásu dálnice či rychlostní silnice jedním směrem.

K bezpečnosti provozu na dálnicích a rychlostních silnicích přispívá i jejich šířkové uspořádání, umožnění odstavení porouchaného vozidla na krajnici, užití větších poloměrů směrových a výško-

vých oblouků, řešení křížovatek, realizace odbočovací a připojovací pruhu, způsob odvodnění i realizace opatření proti vzájemnému oslňování protijedoucích vozidel. Minimální technické požadavky na projektování dálnic a rychlostních silnic a jejich křížovatek jsou stanoveny českými státními normami, které plně respektují požadavky na řešení mezinárodních silnic.

Zvláštní pozornost je věnována silničním záchytným systémům, ke kterým patří svodidla, zábradelní svodidla a tlumiče nárazů. Oboustranná silniční svodidla jsou umístována do středního dělicího pásu za účelem zamezení jeho přejezdu a tím se eliminují čelní srážky. Jednostranná svodidla jsou většinou umístována na nezpevněnou krajnici za účelem zamezení nárazu vozidla do pevné překážky, sjetí vozidla z násypu komunikace, sjetí vozidla do vodního toku či nádrže a k oddělení provozu na souběžných komunikacích. Zábradelní svodidla jsou umístována na mosty k zabránění sjezdu z mostu. Tlumiče nárazu mají zamezit nárazu vozidel do pevné překážky. Technické předpisy stanoví požadavky na technické řešení záchytných systémů a požadovanou míru zadržení. K bezpečnosti provozu na dálnicích a rychlostních silnicích přispívá i budování migračních objektů a oplocení v oblastech se zvýšenou migrací zvěře.

Z hlediska bezpečnosti provozu jsou významné i technické požadavky na povrchové vlastnosti vozovky dálnic a rychlostních silnic, a to zejména na jejich rovinatost a drsnost.

### Dopravní značení

Nedostatky v dopravním značení mohou negativně ovlivnit bezpečnost dopravy. Jedná se především o nevhodné osazení dopravních značek, jejich zakrytí zelení nebo reklamními tabulemi, o kumulaci dopravních značek s billboardy nebo jinými informačními zařízeními apod. ŘSD ČR osazuje svislé dopravní značky podle prováděcí vyhlášky č. 30/2001 Sb. V zájmu zajištění maximální bezpečnosti provozu jsou stanoveny přísné požadavky na kvalitu a trvanlivost dopravního značení i zajištění reflexních účinků dopravních značek. Jako nosiče velkorozměrových značek jsou používány příhradové konstrukce místo dříve používaných nedeformovatelných sloupků.



Tlumič nárazů



Monitoring provozu v tunelech na D 8

## Bezpečnost v tunelech

Bezpečnost v tunelech ovlivňují uživatelé pozemních komunikací, provoz, infrastruktura a vozidla. V tunelech je počet nehod nižší než na otevřených komunikacích, ale nehody a požáry v tunelech mohou mít vzhledem k omezenému prostoru tragické následky. K dosažení optimální úrovně bezpečnosti v tunelech je nutné zaměřit se na prevenci, tzn. předcházení kritickým událostem, které ohrožují lidský život, životní prostředí a zařízení v tunelech. Za tím účelem je v období přípravy stavby tunelu prováděn bezpečnostní audit, navrhována opatření k zajištění maximální bezpečnosti provozu v tunelu a jsou zpracovávány provozní řady řešení kritických si-

tuací. U všech tunelů je zabezpečen monitoring provozu v tunelu. Zvláštní pozornost je věnována zajištění včasné informovanosti řidičů o případných omezeních provozu, nehodách nebo požáru v tunelu.

## Dopravní telematika (Intelligent Transport Systems)

Dopravní telematika znamená sblížení dopravy a informačních systémů a technologií. Hlavním cílem telematiky je:

- zvyšování kvality dopravy a plynulosti dopravního proudu;
- zvyšování bezpečnosti v dopravě;
- snížení počtu a závažnosti nehod;
- zlepšení služeb v dopravě;
- podílení se na snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí;
- zvýšení hospodárnosti a efektivnosti dopravních procesů;
- úspora času a pohonných hmot.

K základnímu vybavení dálnic v ČR patří dálniční informační systém DIS – SOS určený pro nezávislé tísňové volání na dálnicích a rychlostních silnicích v ČR. Druhým základním prvkem jsou silniční meteorologické stanice (SMS), které musí splňovat kritéria ŘSD ČR pro sběr meteorologických údajů o sjízdnosti pro zimní údržbu komunikace. Současně se také budují v klimaticky rizikových lokalitách (mosty, estakády, lesní úse-



Informace o omezení provozu



Řídicí pracoviště Národního dopravního informačního centra

ky aj.) zařízení pro provozní informace (teploměr) zobrazující informace o teplotě vzduchu a vozovky a proměnné dopravní značky, které informují o stavu vozovky prostřednictvím symbolů výstražných značek. Proměnné dopravní značky jsou přímo napojené na SMS. Dalším základním prvkem jsou automatické sčítače dopravy (ASD). Tyto přístroje vyhodnocují údaje charakterizující dopravní zatíženost (počet, druh a rychlost vozidel) v jednotlivých jízdních pružích v 8 kategoriích. Pro vybavení dálnic a rychlostních silnic se začíná standardně využívat kamerový systém pro potřeby údržby a Národního dopravního informačního centra (NDIC). Kamerový systém je umístěn na dálnicích D 1, D 8 a D 47 a na rychlostní silnici R 35 v okolí Olomouce.

V rámci přípravy staveb se řeší též umístění zařízení pro aktivní informování účastníků silničního provozu o dopravní situaci na pojižděné komunikaci, tzv. zařízení pro provozní informace (ZPI), které umožňuje zobrazení textových informací s osazenou výstražnou proměnnou dopravní značkou (PDZ). Informace na ZPI a PDZ budou zobrazovány na základě vyhodnocených dopravních informací řídicího software Centrálního datového skladu operátory NDIC. ZPI budou

umístovány cca 2 – 5 km před významnými mimoúrovňovými křižovatkami, které mají vliv na přesměrování dopravy na alternativní kapacitní komunikace v případě kalamičních situací nebo do strategických míst k informování o stavu dopravy na příslušné části silniční sítě. Počítá se s jejich umístěním na celé dálnici D 1 a na další síti páteřních komunikací v ČR. Řadu dopravních informací pro dopravní inženýry ke zpracování různých statistik a vyhodnocení poskytuje také elektronický mýtný systém.

Uplatňování dopravní telematiky na dálnicích a rychlostních silnicích by mělo přispět ke snížení nehodovosti na těchto komunikacích.

## Reklamy

Při povolování umístění reklamního zařízení v blízkosti pozemních komunikací je třeba si uvědomit, že existuje potenciální nebezpečí rozptýlení pozornosti řidiče, nárazu do konstrukce a ke zhoršení rozhledu. Jestliže se opozdí reakce řidiče, a tím i počátek brzdění vozidla o jednu sekundu směrem k překážce (a nejde jen o reklamy), tak vozidlo při rychlosti:

- 50 km/h narazí do překážky rychlostí 46 km/h;
- 90 km/h narazí do překážky rychlostí 61 km/h;
- 130 km/h narazí rychlostí 74 km/h.

Reklamy by měly být z hlediska bezpečnosti povolovány jen v oblastech, kde se jezdí pomalu. Tedy v žádném případě v okolí dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Nebezpečné reklamy je třeba umístit za svodidla – další tuhou překážku v okolí komunikace.

Reklamy nesmí být umísťovány do rozhledových trojúhelníků křižovatek, u výjezdů z míst ležících mimo komunikaci, v místech, kde by zakrývaly výhled na průběh následné trasy, v blízkosti přechodů pro chodce a u zastávek MHD. Reklamy nesmí být zaměnitelné s dopravním značením a nelze je umísťovat v takové poloze, aby dopravní značení zakrývaly.

## Zeleň

Při vyjetí vozidla mimo silnici dochází ke zraněním a úmrtím i tam, kde nejsou stromy a aleje, avšak s mnohem nižší pravděpodobností. Riziko smrtelného zranění je při nárazu na strom (ale i na další pevnou překážku v blízkosti pozemní komunikace) 6-násobně vyšší v porovnání s nehodou, při níž vozidlo nenarazí na pevnou překážku. Stromy nejsou příčinou nehod, ale příčinou úmrtí při nehodách. Na Slovensku je používána „Metodika na identifikaci pevných překážek v návaznosti na bezpečnost silničního provozu“.

Na dálnicích a rychlostních silnicích je výsadba zeleně prováděna s maximálním respektováním požadavků na bezpečnost silničního provozu. Přednostně je realizována výsadba keřů, které mohou v případě nehody zpomalit či zachytit pohyb vozidla, které při nehodě sjelo z vozovky. Stromy jsou vysazovány v úsecích opatřených svodidly či v dostatečné vzdálenosti od vozovky tak, aby nebezpečí nárazu do stromu bylo maximálně eliminováno.

## Závěr

Z výše uvedeného je zřejmé, jak velký význam má pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení počtu nehod, zraněných osob a úmrtí na naší silniční síti výstavba dálnic a rychlostních silnic. Požadavek snížení nehodovosti v silničním provozu je celosvětově uznávanou významnou prioritou při zabezpečování rozvoje silniční sítě jednotlivých států.

# Ochrana životního prostředí

## Úvod

Automobilová doprava je v posledních desetiletích chápána vždy ve vazbě na ochranu životního prostředí. Toto vymezení má často velmi reálné podklady, často se ale jedná o věcně nepodložené domněnky nebo spekulace. Automobilová doprava nyní dlouhodobě slouží jako prakticky jediná alternativa dopravy osob a zboží přímo z místa na místo na relativně krátké vzdálenosti. Ani v dlouhodobém horizontu nelze předpokládat nějaké zásadní změny v jejím podílu, a proto je nesmírně důležité její objektivní hodnocení z hlediska dopadů na životní prostředí. Jakákoliv společnost by přivítala výrazný přesun části přepravy, která se nyní děje automobily a kamiony, na železnici nebo vodní dopravu. Nicméně tento přesun je i přes preferenci v investovaných částkách nebo různé systémy dotací možný jen ve velmi omezené míře. Výjimkou jsou pouze některé systémy hromadné dopravy ve městech, které však konkurují pouze díky kombinaci výrazných dotací, nevyhovujících komunikačních sítí a problémů s parkováním.

Specificky českým problémem je dlouhodobá poddimenzovanost dálnic a rychlostních silnic, síť, která má svůj původ v nedávném politickém uspořádání i v současné neschopnosti tento stav rychle napravit. Tento stav způsobuje, že se podstatná část automobilové dopravy odehrává na silnicích, které svojí kvalitou a kapacitou zdaleka nestačí současným nárokům. To se týká zejména průtahů silnic I. třídy, ale i významných silnic II. třídy městy a obcemi. Tento stav samozřejmě není optimální ani z hlediska ochrany životního prostředí, úspory energie nebo času.

## Obecné problémy ochrany životního prostředí

To, že navrhované silniční a dálniční stavby prakticky na 100 % podstatně přispívají k výraznému zkvalitnění životního prostředí, se potvrzuje v mnoha aspektech. Například od roku 1992 podléhají všechny podobné investiční akce tzv. procesu EIA, což v překladu znamená posuzová-

ní vlivu staveb na životní prostředí. V rámci této poměrně složité odborné a správní procedury dochází k velmi detailnímu zkoumání vlivu každé investiční akce na možné aspekty životního prostředí. Zde dochází i k porovnání s tzv. nulovou variantou, to je se stavem, kdy by ke stavbě nedošlo a stávající stav by nadále trval. Dodnes prošly tímto procesem stovky investičních záměrů a ještě nikdy nebyla nulová varianta vyhodnocena jako nejlepší možné řešení. To vyplývá z velmi jednoduchého faktu, že asi ani ten nejortodoxnější ekologický aktivista nemůže prokázat to, že by provozování automobilové dopravy po silniční síti, založené v době Marie Terezie a Josefa II. a procházející městy a obcemi, bylo ideálním způsobem ochrany životního prostředí.

Jedním z rozšířených mýtů je představa o indukovaní automobilové dopravy, kterou lze shrnout do představy – každá nová silnice si sama indukuje takové množství dopravy, které ji dříve nebo později zcela zaplní. Tudíž nemá smysl stavět nové komunikace, které jen podporují nárůst dopravy a naopak programem omezování jejich kapacity nebo „zklidňováním“ dosáhneme kýženého stavu poklesu intenzit automobilové dopravy. K tomuto paradoxu je nutné přidat pocit všech řidičů, že oni mají právo na snadný a plynulý pohyb po kvalitních silnicích, ve kterém jim však brání „ti druzí“ nebo neschopný státní aparát, který za vybrané daně nedokáže rychle a levně opravovat a stavět komunikační síť. Tento pocit může být často i oprávněný, protože mnoho řidičů se chybně domnívá, že vybrané daně z prodeje pohonných hmot a maziv jdou plně na obnovu a výstavbu silniční infrastruktury.

## Jednotlivé aspekty ochrany životního prostředí

Při výstavbě nových silničních a dálničních tahů narážíme logicky na některé problémy, kde dopad na životní prostředí musí být vždy horší ve srovnání se stávajícím stavem. Jedná se především o záборы zemědělské a lesní půdy a fragmentaci krajiny. Zde skutečně není způsob, jak tato negativa plně obejít a vzniklé škody lze pouze minimalizovat vhodným směrovým a výškovým návrhem trasy. I tyto pohledy mají však svůj historický vývoj, který se v relativně krátké době zásadně změnil. Počátkem 80. let byla za nejdůležitější aspekt ochrany životního prostředí pokládána ochrana zemědělské půdy.

Každý zabraný hektar musel být nahrazen obdobnou výměrou rekultivované půdy a trasy byly logicky tlačeny spíše do mokřadů a niv, které jsou naopak dnes ceněny jako území hodná té nejvyšší ochrany. Tehdy byly z nedostatků jiných možností testovány i možnosti rušení málo zatížených silnic, nicméně pochopení místních samospráv pro podobnou činnost bylo stejně jako dnes nulové. Míra ochrany lesní půdy a porostů je v naší republice stále velmi vysoká i když procento zalesněné půdy dlouhodobě stoupá. Lze říci, že kvalitních lesních porostů si naše společnost velmi váží.

Kupodivu naše práce nemá žádné významné konflikty s oblastí archeologie a památkové ochrany. Nové trasy často odvádějí dopravu z center historických měst a obcí a skrytka ornice bývá pro archeology ojedinělou možností pro provedení terénních průzkumů.

Existují však oblasti, kde lze nové silniční a dálniční tahy považovat za jednoznačný přínos pro zlepšení kvality životního prostředí. Jedná se především o:

- kvalitu ovzduší;
- akustiku;
- kvalitu podzemních a povrchových vod.

Individuální otázkou často zůstává ochrana živé přírody, kde je nutné posuzovat jednotlivé případy individuálně a lze se setkat s projekty, které jednoznačně zkvalitňují možnosti koexistence s živou přírodou nebo i s projekty na hranicích únosnosti. Zde lze mimo samotné technické řešení užívat i možnosti a výhod jednotlivých kompenzačních opatření, která doplňují samotný projekt a často dokáží významně přispět k vyšší kvalitě navržených řešení.

## Ochrana ovzduší

V oblasti ochrany ovzduší je pro odborníky i laiky nutné striktně rozlišovat mezi hodnocením emisního a imisního zatížení a dále přesně specifikovat, o jaké škodliviny se jedná. Emise škodlivin je to, co vychází z výfuku vozidla a imise (anglicky concentrations) je to, co několik metrů nebo kilometrů od silnice dýcháme.

Množství emisí ovlivňuje množství, skladba a technický stav vozidel, dále podélný sklon, rychlost a plynulost jízdy. Z hlediska technických možností návrhu trasy lze návrhem nové trasy ovlivnit pouze podélný sklon a větší plynulost jízdy. Naopak intenzita provozu nebo kvalita vozového

parku je již záležitost svobodného rozhodnutí každého obyvatele.

Tato problematika je však mnohem složitější. Hlavní škodliviny produkované automobilovou dopravou jsou oxid uhelnatý, oxid uhličitý, uhlovodíky, oxidy dusíku, poletavý prach, ozon, a některé těžké kovy. Oproti obecným představám mezi ně nepatří olovo (již se jako antidetonátor řadu let nepoužívá) a oxid siřičitý (ve srovnání s bodovými a plošnými zdroji je zanedbatelný). Tato práce si neklade za cíl podrobné seznámení s problematikou ochrany ovzduší, nicméně je snaha zde dát zjednodušenou představu o základních vlastnostech jednotlivých škodlivin:

**Oxid uhličitý** – nemá prakticky negativní vliv na lidské zdraví, ale působí spolu s metanem jako skleníkový plyn. Je zcela jedno, kde je produkován. Není snižován katalyzátory, ale je přímo úměrný spotřebě paliva. Z tohoto pohledu je zřejmé, že hlavní efekt pro jeho snižování je postupné minimalizování spotřeby paliv novými vozidly. Z hlediska návrhu konkrétních tras se nehodnotí, nicméně reaguje na kongesce nebo velmi vysokou jízdní rychlost.

**Oxid uhelnatý** – je produkován ve vysokém množství, nemá v běžných koncentracích výrazný negativní vliv na lidské zdraví. Pomocí třicestných katalyzátorů je měněn na  $\text{CO}_2$ .

**Uhlovodíky** – skupina desítek uhlovodíků od zcela zdravotně neškodných po prokázané karcinogeny. Vybrané uhlovodíky lze modelovat a hodnotit separátně. Jejich množství lze účinně snižovat pomocí třicestných katalyzátorů. Jejich

produkce je výrazně citlivá na kongesce dopravy, většina uhlovodíků působí negativně ve vazbě na prachové částice.

**Oxidy dusíku** – několik škodlivin, z nichž jako reprezentativní se dnes hodnotí  $\text{NO}_x$ . Lze jej výrazně redukovat katalyzátory. Vývoj emisí  $\text{NO}_x$  na vybraných silnicích dokladuje graf 5.15. Zdravotně jsou značně škodlivé. Jsou velmi citlivé na rychlou jízdu, relativně málo na kongesce.

**Poletavý prach** – často značen podle frakcí jako  $\text{PM}_{10}$  nebo  $\text{PM}_{2,5}$ . Na jeho kondenzační jádra se váže řada škodlivin. Z hlediska ohrožení lidského zdraví tvoří největší riziko. Je výrazně více produkován dieselvými motory oproti benzínovým.

**Ozon** – vzniká z tzv. prekurzorů ozonu za přispění slunečního záření. Má i negativní vliv na zemědělské kultury. Vyšší koncentrace ozonu jsou však naměřeny velmi daleko od míst produkce škodlivin, ze kterých vznikne.

Z uvedených faktů je zřejmé, že kvalitu ovzduší nelze omezit pouze na hodnocení jedné nebo dvou škodlivin, ale jedná se o mnohem složitější proces. Rozptylové studie pro nové trasy komunikací však ukazují, že podíl imisí z automobilové dopravy je pouze v řádu maximálně jednotek % platných limitů od posuzovaných staveb.

U problematiky emisí není skutečná situace tak alarmující, jak se často snaží prezentovat media nebo některé zjednodušené výzkumné úkoly. Ve skutečnosti se jedná o velmi zajímavé střetávání dvou zcela protichůdných trendů. Na jedné straně zaznamenáváme konstantní nárůst intenzity dopravy, a zejména dopravy kamionové. Na druhé stra-

ně je zřetelný obrovský technologický pokrok ve snižování emisí spolu s postupným zaváděním stále přísnějších norem EURO. Z konkrétního porovnání těchto dvou zcela protichůdných principů plynou v rámci podrobné analýzy dat přibližně tyto závěry:

- Pro většinu charakteristických škodlivin je v průběhu posledních 20 let zaznamenán jednoznačný nárůst emisí na dálnicích v ČR, spojený především s prudkým nárůstem podílu kamionové dopravy.
- Pro rychlostní silnice a silnice I. třídy je situace velmi individuální a lze ji popsat spíše jako dlouhodobě vyrovnaný stav. Samozřejmě zde existují lokality s nárůstem, ale i poklesem emisního zatížení a rozdíly pro jednotlivé škodliviny.
- Pro silnice II. a III. třídy je zaznamenáván jednoznačný pokles emisního zatížení.

Obdobné vztahy platí samozřejmě i pro imisní zatížení v blízkém okolí těchto komunikací

Z hlediska celkové společenské strategie pro významné snížení emisí a imisí z dopravy se nabízí zdánlivě velmi jednoduché řešení. Všude ve vyspělých zemích platí, že posledních 10 % nejméně kvalitního vozového parku produkuje přibližně 60–65 % emisí. Zaměření na tento segment vozidel a jeho vyřazení z provozu by radikálně zvýšilo kvalitu ovzduší ve městech i v extravilánu. Bohužel však tato vozidla patří většinou slabším sociálním skupinám, které si jejich obměnu nemohou tak snadno dovolit, a proto zůstává pouze u snahy udržovat tuto kritickou část vozového parku ve stavu splňujícím alespoň platné emisní limity. Nyní

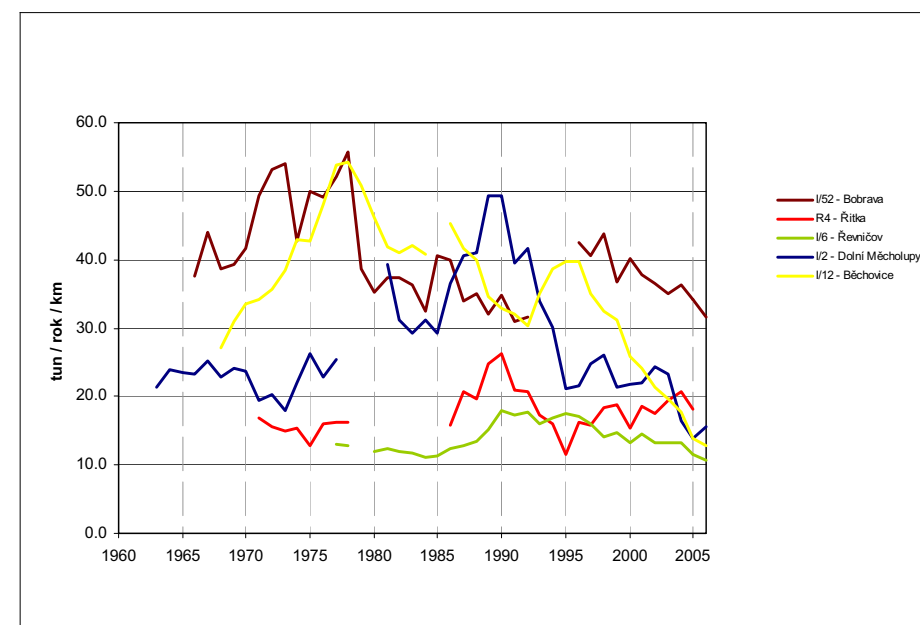
aktuální stanovení vysokých převodních sazeb zejména pro starší vozidla ukazuje, že i současná politická reprezentace si tuto logiku uvědomuje.

Je však třeba konstatovat, že tato starší vozidla jezdí po silnicích v podstatně menší míře než vozidla novější patřící majetnějším vlastníkům. Rozdíl mezi absolutním podílem počtu vozidel dle stáří a podílem na realizovaných dopravních výkonech dokládá graf 5.16.

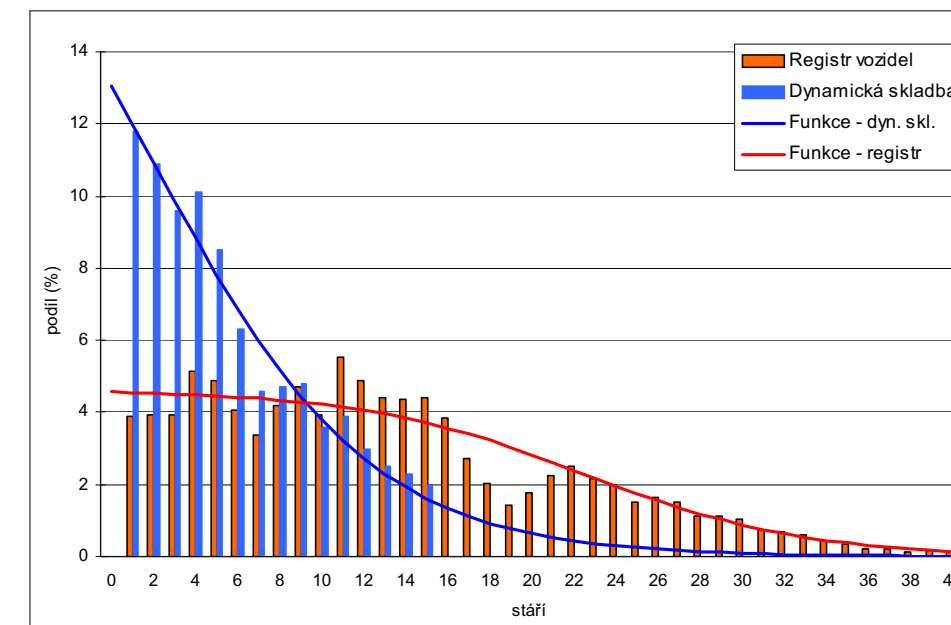
Pokud však přecházíme do oblasti imisí, tj. do oblasti škodlivin působících bezprostředně na obyvatele, je nutno konstatovat, že se stoupající vzdáleností od vozovky dochází k obrovskému poklesu koncentrací škodlivin. To je největším přínosem nových kapacitních komunikací vedených mimo bezprostřední kontakt s obytnou zástavbou. Dá se bez problémů říci, že prakticky jakákoliv novostavba dálnice, rychlostní silnice či silnice odvádějící dopravu z průjezdu městy a obcemi dokáže nesmírně zkvalitnit stav ovzduší v okolí stávajících komunikací. V tomto vidíme zcela jednoznačný obrovský přínos plánované a realizované investiční výstavby pro zásadní zkvalitnění stavu ovzduší ve městech a obcích a tím i příspěvek ke zlepšení zdravotního stavu obyvatel.

## Akustika

Asi pro žádnou oblast ochrany životního prostředí nelze nalézt větší výhody u plánovaných novostaveb silnic a dálnic než u ochrany obyvatel před nadměrným hlukem. Zatímco u stávajících silnic procházejících středem měst a obcí nelze ochránit obyvatele jinak než výměnou oken, ochra-



**Graf 5.15** Dlouhodobý vývoj emisní bilance  $\text{NO}_x$  na vybraných silnicích I. třídy



**Graf 5.16** Rozdíly mezi statickou skladbou (centrální registr vozidel) a dynamickou skladbou (skutečné stáří vozidel) v roce 2001

nu zástavby na okraji měst a obcí lze zajistit velmi efektivně budováním protihlukových stěn a valů, eventuelně přímo vedením tras v zářezu. Dalšími možnostmi je i využívání tišších povrchů vozovek nebo nástrojů urbanistické akustiky.

Specifickou vlastností akustiky obecně je skutečnost, že fyziologické vnímání hluku se děje přibližně po křivce dekadických logaritmů a není tedy přímo lineárně úměrné například intenzitě dopravy. Pokud se tedy intenzita dopravy zdvojnásobí, zvýší se akustický tlak v místě příjmu pouze o 3 dB. Tento nárůst představuje právě asi běžnou fyziologickou hranici rozlišení pro průměrně citlivého člověka, která nižší rozdíly již vnímá jako identickou zátěž. Obdobný pokles lze zaznamenat přibližně při zdvojnásobení vzdálenosti od zdroje hluku. Všechny tyto skutečnosti lze využívat v rámci zefektivnění boje proti nadměrnému hluku, který naše společnost začíná pociťovat jako stále citlivější problém.

Specificky českým problémem je však akustická legislativa, která ve snaze tento problém urychleně řešit, definovala veškerá překračování platných limitů jako nezákonný stav, i když komplexní řešení všech lokalit s nyní překračovanými hygienickými limity si vyžádá značné časové období a obrovské finanční náklady. Rovněž lze v naší legislativě postřádat aspekt ekonomické zpětné vazby, kdy je nutné často chránit proti hluku objekty za náklady, které často výrazně překračují jejich vlastní cenu. Tyto nedostatky spolu s absencí jakékoliv spoluúčasti obyvatel na kompenzačních opatřeních nebo tlaku orgánů hygienické služby na ochranu domů, které vznikly v bezprostřední blízkosti silnic a dálnic se znalostí existující situace, odčerpávají



Protihluková clona na dálnici D1 u Mořic

obrovské prostředky z veřejných rozpočtů a vytvářejí nutnou frustraci obyvatel z toho, že stát neplní zákony, ke kterým se sám zavázal.

V oblasti výstavby nových komunikací je však skutečnost méně stresující a při stavbě nových přeložek komunikací se daří celkem bez výjimky platné limity plnit, a tím významně přispět ke zlepšení životního prostředí ve městech a obcích v okolí původních komunikací.

## Ochrana přírody a krajiny

Nové silniční a dálniční trasy jsou oprávněně vnímány jako konfliktní prvek, který negativně zasahuje do existující krajiny, ovlivňuje floru ve svém nejbližším okolí a stává se překážkou pro migraci zvěře i drobných živočichů. To se týká jak existujících silnic, tak i nově plánovaných komunikací. Tento problém nabývá na významu zejména při budování kapacitních vícepruhových komunikací, které spolu se středovými svodidly tvoří pro migraci zvěře již značnou překážku. Naopak nově budované kapacitní komunikace často překračují vodní toky a údolí pomocí řady propustků, mostů a estakád, které vytvářejí přirozenou průchodnost pro živočichy a zvěř. Je snahou projektantů navrhnout tato komunikační propojení natolik atraktivní pro migraci zvěře, aby byla dělicí funkce nové pozemní komunikace co nejvíce minimalizována. Tyto migrační koridory mají za účel především zachovat maximální genetickou rozmanitost fauny a nemají žádný přímý vztah k omezení střetů vozidel se zvěří.

Bohužel v současné době začíná boom návrhů



Protihluková clona na mostě D 5 u Plzně



Výsadba vegetace v křižovatce D 11 u Sedlic

a výstavby i zcela zbytečných migračních objektů, které jsou velmi často vynucovány v místech, kde žádná migrace neprobíhá nebo její nemožnost je způsobena i zaústěním do kompaktní zástavby nebo jiných překážek, které využití nákladných staveb zcela vylučují.

K tomu slouží speciální oplocení, zejména u nově budovaných dálnic, které je již běžné v řadě evropských zemí a i u nás postupně zajistí mnohem větší bezpečnost pro řidiče i zvěř.

Součástí výstavby silnic a dálnic je i ozelenění svahů násypů a zářezů. Jejich cílem je i funkce protierozní a takto stabilizované plochy zeleně vytvářejí po řadě let i biologicky zajímavá území se spíše stepním charakterem flory. Nově vysázené keře a stromy na svazích násypů a zářezů přispívají k rozšíření zeleně zejména v zemědělsky obhospodařované krajině.

Ve svém bezprostředním okolí má provoz na komunikaci negativní vliv zejména rozstříkáním mlhy z vody a posypových solí, které mohou poškodit okolní vegetaci. Proto se pro osázení blízkého okolí krajnice nevolí přirozená druhová skladba, ale dává se přednost vegetaci, která je odolná vůči těmto vlivům. ŘSD ČR provádí před a po uvedení významných staveb do provozu podrobný monitoring vlivu stavby na stav přírody v blízkém a vzdáleném okolí a získané výsledky ukazují na překvapivě malou míru ovlivnění okolní přírody a stavu životního prostředí.

## Ochrana povrchových a podzemních vod

Při zimní údržbě posypem a při možných haváriích vzniká na existující silniční síti riziko kontaminace povrchových a podzemních vod. Totéž riziko se týká i výstavby nových komunikací. Zde se však nalézá mnoho možností, jak tato rizika aktivně snižovat. Stávající historické komunikace jsou většinou vedeny bez ohledu na ochranná pásma vod a voda z nich stéká do nebezpečných příkopů a dále do vodotečí. Důsledek tohoto stavu však není nijak alarmující. Splachy posypových solí jsou většinou na jaře spojeny s odpovídajícím navýšením průtoku vod a celkový vliv na jejich kvalitu není nijak dramatický. Ani vliv na množství a kvalitu pitné vody ve studních a vrtech není v naprosté většině případů nijak ovlivněn blízkostí stávajících komunikací.

V případě výstavby nových komunikací je však snaha možné riziko ještě více snížit. Společnost si je vědoma hodnoty kvalitní pitné vody a čistých vodních toků, a proto je součástí výstavby nových komunikací výstavba lapolů a usazovacích nádrží před zaústěním odvodnění do vodotečí. Pravidelný monitoring kvality zachycené vody v těchto zařízeních ukazuje, že dnes běžný provoz na komunikacích prakticky neznečišťuje srážkovou vodu, která je z nich splachována. Pomocí těchto opatření se stávají nové komunikace vždy šetrnější k povrchovým a podzemním vodám, nehlédě na snížení



Stavba lapolu na R 6 u Jenče

možnosti havárií s rizikem kontaminací chemikáliemi nebo ropnými látkami.

### Jednání s veřejností

Samostatným problémem je přesvědčení veřejnosti, zastupitelstev i nevládních organizací o výhodnosti navržených řešení. Tyto dialogy je možno i díky podpoře renomovaných firem a odborníků vést na vysoké odborné úrovni s využitím řady konkrétních dat a prokázaných faktů. To však naráží často na neschopnost nebo neochotu občanů pochopit tyto argumenty a diskutovat na jejich základě. Tyto střety se vedou prakticky vždy pouze v rámci projektové přípravy. Jakmile je již stavba zprovozněna, veškeré námitky většinou ustanou a veřejnost tyto stavby velmi ráda akceptuje. Výjimkou jsou snad jen historicky vzniklá, dopravně a urbanisticky necitlivá řešení typu Severojižní magistrály v Praze.

Určitým paradoxem je fakt, že prakticky každý držitel řidičského oprávnění se automaticky považuje za dopravního inženýra a každý obyvatel této země je i odborníkem na životní prostředí. Přitom obecné znalosti těchto odborných disciplin jsou u veřejnosti poměrně slabé. Mnoho občanů se domnívá, že automobilovou dopravu lze jednoduše regulovat dopravním značením, že lze z kapacitních komunikací snadno vyloučit kamionovou přepravu a nulová investiční aktivita automaticky vyřeší veškeré problémy, a je tedy i velmi šetrná k životnímu prostředí.

Teprve velmi detailní a často stresující analýzou tvrdých dat a existujících faktů lze obyvatele občas přesvědčit o vhodnosti optimálních postupů. Je třeba konstatovat, že Česká republika disponuje řadou špičkových odborníků na jednotlivé speciální aspekty ochrany životního prostředí, kteří často

tvoří i odbornou špičku v rámci zemí EU. Často se ale dopravní a odborný problém zvrhne v politikum, kdy nová zastupitelstva a politické strany se profilují na mediálně známých kausách dopravních řešení a nástup nových zastupitelů znamená automaticky popření všech předcházejících kroků investiční přípravy. Jediným důsledkem je potom neustálé časové odsouvání projektové a investiční přípravy, konzervování stávajícího stavu, který prakticky všem výrazně vadí, zastavení koridorů pro liniové stavby obytnou zástavbou a konečně tlak na realizaci vždy horších a horších řešení. V případě investiční přípravy platná legislativa často dotlačí investora k realizaci naprosto zbytečných a drahých opatření, aby jednotlivec nebo nevládní organizace přestala efektivně blokovat navržené řešení. Takovéto vícenáklady ale v celkovém součtu musí platit všichni.

Jediným způsobem, jak se vyhnout těmto paradoxům, je růst všeobecné vzdělanosti obyvatel, jejich volených zastupitelů a státních úředníků. Zároveň je nutné i postupné vytváření důvěry ve státní aparát jako instituci, která především brání zájmy obyvatel a neplýtvá zbytečně se svěřenými prostředky. Existuje i nutnost úpravy některé nevyhovující legislativy, a to s využitím zkušeností vyspělých evropských zemí tak, aby bylo možno dosáhnout realizace optimálních řešení, která po podrobném prověření z hlediska ochrany životního prostředí přinášejí největší efekt.

### Závěr

Z uvedeného je zřejmé, že stavby dálnic a rychlostních silnic jsou kromě zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a vyloučení děličího efektu stávajících průtahů silnic městy a obcemi velmi přínosné i z hlediska snížení hladin hluku a ochrany ovzduší v okolí stávajících komunikací a přinášejí efekty pro zlepšení kvality podzemních i povrchových vod. K ochraně přírody lze uvést, že u novostaveb dálnic a rychlostních silnic je uplatňována řada technických opatření k eliminaci některých jejich nepříznivých dopadů a jsou realizována kompenzační opatření.

## 6. Zajištění rozvoje dálnic a rychlostních silnic

### Finanční potřeby

Rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic v České republice by měl v definitivní podobě dosáhnout 2 172 km. Tuto délku je však v současné době nutno považovat za orientační, územní stabilizace některých úseků je stále předmětem studijních prověřování, tvorby dopravních částí územně plánovacích dokumentací různých stupňů, či hodnocení navrhovaných tras z pohledu ekonomické efektivnosti a vlivů stavby na životní prostředí.

V této souvislosti lze zejména uvést úvahy o vedení trasy dálnice D 3 ve Středočeském kraji, rychlostní silnice R 35 v oblasti Českého ráje či zpochybňovaného situování Silničního okruhu kolem Prahy v jeho severozápadním i severovýchodním kvadrantu.

V současné době je ve výstavbě (stav k 1. 1. 2009) celkem osm dálničních úseků (pět na dálnici D 1 (vč. D 47), dva na dálnici D 3 a průchod Českým středohořím na dálnici D 8) o celkové délce 97 km a stavebním nákladu převyšujícím 44,5 mld. Kč. Na dokončení jejich výstavby bude nutno vynaložit ještě 33 mld. Kč.

Na síti rychlostních silnic bylo ke stejnému datu ve fázi výstavby čtrnáct stavebních úseků (na Silničním okruhu kolem Prahy tři úseky, na rychlostní silnici R 4 jeden úsek, na rychlostní silnici R 6 tři úseky, stejně tak jako na tahu rychlostní silnice R 7, po jednom úseku na rychlostních silnicích R 35, R 49 a R 55). Úhrnná délka rozestavěných úseků na trasách rychlostních silnic dosahuje 89 km, finanční objem potřebný pro zajištění jejich realizace je podle uzavřených smluvních vztahů 45,4 mld. Kč. Na dokončení rozestavěných staveb na síti rychlostních silnic bude nutno vynaložit 35 mld. Kč.

Z uvedených údajů lze při respektování skutečnosti o dosud nestabilizovaných trasách některých dálničních staveb a staveb rychlostních silnic konstatovat, že pro dokončení celé plánované sítě dálnic a rychlostních silnic v České republice stojí před silničáři splnění náročného úkolu, to znamená zajistit výstavbu zcela nových dálničních úseků v úhrnné délce 159 km a úseků rychlostních silnic v úhrnné délce 767 km.

Vzhledem ke zcela rozlišným fázím přípravy, ve kterých se příprava staveb jednotlivých úseků dálnic a rychlostních silnic nachází, tj. od studijních prací směřujících ke stabilizaci trasy, přes v různých časových obdobích zpracované investiční záměry, dokumentace EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí či stavební povolení, je obtížné přesně stanovit objem finančních prostředků potřebných k dokončení sítě dálnic a rychlostních silnic. Orientační finanční potřeby na dostavbu sítě dálnic a rychlostních silnic bez rozestavěných stavebních úseků, kde je stavební náklad již určen smluvním vztahem, byly stanoveny na základě cenových normativů Ministerstva dopravy ČR.

Cenové normativy byly zpracovány skupinou odborníků jmenovaných ministrem dopravy v rámci ustanovení řídicího výboru k projektu Aktualizace makromodelových ekonomických normativů dopravních staveb. Tento řídicí výbor byl sestaven z vedoucích pracovníků Ministerstva dopravy ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Státního fondu dopravní infrastruktury, Českého vysokého učení technického a Svazu podnikatelů. Pro svou činnost si řídicí výbor zřídil pracovní skupinu složenou ze zástupců jmenovaných orgánů a organizací, doplněnou o konzultanty z projekčních firem. Výsledkem jejich práce bylo stanovení cenových normativů staveb silnic a dálnic a jejich standardů, které jsou využívány pro stanovení orientační ceny staveb na dálniční a silniční síti. V závislosti na vývoji inflace bude výše cenových normativů aktualizována.

Na základě cenových normativů a s využitím materiálu, který porovnával ceny dálničních staveb realizovaných v České republice s dalšími evropskými státy, je možno odhadnout orientační stavební náklad na 1 km dálnice ve výši cca 560 mil. Kč včetně DPH. Při zahrnutí nákladů na pořízení projektové dokumentace, zabezpečení geologických a jiných průzkumů, laboratorních zkoušek a inženýrské činnosti při přípravě i během realizace stavby dosáhne částka na pořízení 1 km dálnice výše cca 616 mil. Kč. Stavby rychlostních silnic jsou připravovány a realizovány v souladu s ustanoveními zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích platném znění, v obdobném technickém řešení a vybavení jako

dálnice. Rozdíl je prakticky pouze v úspornějším šířkovém uspořádání daném použitou normovou kategorií komunikace. Proto je na základě porovnání nákladů realizovaných staveb rychlostních silnic a dálnic uvažováno s výší stavebního nákladu nutného k výstavbě 1 km rychlostní silnice ve výši 85 % stavebního nákladu 1 km dálniční trasy, tj. v hodnotě 524 mil. Kč. Je však třeba upozornit na to, že výše této ceny je odvislá od charakteru území, kterým je navrhovaná komunikační trasa vedena (území horské – pahorkovité – rovinaté, intravilán – extravilán), délky mostů, tunelů, počtu mimoúrovňových křižovatek a ostatních nákladů, které s navrhovanou výstavbou souvisejí.

Z uvedeného vyplývá, že pro výstavbu zbývajících zcela nových 159 km dálnic bude třeba zajistit cca 98 mld. Kč, pro výstavbu nových úseků rychlostních silnic v uvedené délce 767 km částku cca 402 mld. Kč. K tomuto finančnímu objemu je nutné přičíst náklady na výkupy pozemků potřebných pro umístění stavby. Pro dálnice lze tuto částku odhadnout na cca 4 mld. Kč, pro výstavbu rychlostních silnic na cca 21 mld. Kč. Pokud se k uvedeným částkám připočtou náklady potřebné na dokončení v současné době rozestavěných dálničních úseků či úseků rychlostních silnic, tj. již uváděných 33 mld. Kč pro dálnice a 35 mld. Kč pro rychlostní silnice, lze dovodit, že na dostavbu plánované dálniční sítě bude nutno vynaložit ještě cca 135 mld. Kč a na dostavbu plánovaného rozsahu sítě rychlostních silnic cca 458 mld. Kč.

Dostavba celé sítě dopravně nejvýznamnějších komunikačních tahů, tj. dálnic a rychlostních silnic, do definitivního plánovaného rozsahu si tedy vyžádá zajištění finančního objemu dosahujícího výše cca 593 mld. Kč.

Je logické, že k zajištění tohoto potřebného množství finančních prostředků pro dokončení sítě dálnic a rychlostních silnic nemohou stačit disponibilní prostředky uvolňované Státním fondem dopravní infrastruktury z ročního rozpočtu schváleného Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky. Bude proto třeba i nadále využívat další vnitřní zdroje, tj. prostředky státního rozpočtu a dále pak externí zdroje, tj. prostředky poskytované Evropskou unií z Fondu soudržnosti a Strukturálních fondů a dále pak státem garantované úvěry od Evropské investiční banky. V současné době je pro zajištění realizace některých úseků zvažováno využití formy PPP (Public Private Partnership), tj. vzájemného zapojení soukromého a veřejného sektoru.

## Zajištění financování

Dobudování sítě dálnic a rychlostních silnic klade samozřejmě odpovídající nároky na zdroje nezbytné pro zajištění přípravy a realizace jejich staveb v orientační výši 593 mld. Kč, jak je uvedeno v předchozí kapitole. S ohledem na naléhavou potřebu dostavby sítě dálnic a rychlostních silnic by měly být uvedené prostředky zajištěny a vynaloženy co nejdříve, přibližně lze počítat s obdobím cca 20 let. To znamená zajistit ročně finanční prostředky, v průměrné výši cca 30 mld. Kč. Zajištění potřebných finančních prostředků bude náročným úkolem.

V současné době využívá Ředitelství silnic a dálnic ČR k financování výstavby dálnic a rychlostních silnic takřka výhradně rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury.

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen Fond) byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. a jeho účelem je financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Podrobnější specifikaci jednotlivých oblastí financování Fondu definuje § 2 odst. 1 uvedeného zákona takto:

- a) financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic;
- b) poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdních úseků silnic a dálnic;
- c) financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah;
- d) financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest;
- e) úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby;
- f) poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah;
- g) poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace;
- h) poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek;
- i) financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýtného;
- j) financování úhrady koncesionářů na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury a financování nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy;
- k) náklady na činnost Fondu.

Ke krytí výše uvedených oblastí financování zahrnujících i činnosti spadající pod Ředitelství silnic a dálnic ČR má Fond k dispozici zákonem definované příjmy. Tyto jsou tvořeny:

- a) převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit ministerstvu financí,
- b) převody výnosů silniční daně;
- c) převody podílu z výnosu spotřební daně z minerálních olejů;
- d) převody výnosů z časového poplatku;
- e) převody výnosů z mýtného;
- f) výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem;
- g) úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob;
- h) převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury;
- i) příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů;
- j) dary a dědictví;
- k) dotace ze státního rozpočtu.

Uvedené druhy příjmů se podílejí na tvorbě rozpočtu Fondu ve značně rozdílné výši, přičemž se značně liší i stabilitou jejich získávání v jednotlivých letech. Navíc je nutno počítat s výraznými změnami v možnostech využití jednotlivých druhů příjmů pro naplnění rozpočtu Fondu v budoucích letech ve výši potřebné pro zajištění financování přípravy a realizace výstavby dálnic a rychlostních silnic. Z tohoto pohledu lze k jednotlivým druhům příjmů rozpočtu Fondu v příštích letech uvést:

**Převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit ministerstvu financí,** jsou v současné době významným zdrojem příjmů Fondu. S ohledem na snižující se objem státního majetku, který by mohl být předmětem privatizace, lze s využitím tohoto zdroje počítat v budoucnu pouze omezeně.

**Výnosy silniční daně** lze považovat za dlouhodobě stabilní zdroj. V souvislosti s rozvojem silniční dopravy by se za předpokladu zachování stávající výše daně měl její výnos zvyšovat. To platí i pro případ zvyšování její výše u jednotlivých skupin vozidel podléhajících zdanění.

**Výnosy spotřební daně z minerálních olejů** představují, s ohledem na rostoucí význam spotřebních daní na příjmech státního rozpočtu, primární zdroj financování výstavby dopravní infrastruktury. Při předpokládaném omezení užití příjmů z další privatizace státního majetku v příštích letech nabývá význam tohoto zdroje na důležitosti. V rámci nutnosti posílení výše prostředků na výstavbu dálnic a rychlostních silnic je velmi potřebné výrazné zvýšení podílu na výnosu daně z uhlovodíkových paliv a maziv proti současnosti. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o výnos, který platí uživatelé silnic a dálnic v souvislosti s realizací jízd automobilů po těchto komunikacích, lze považovat požadavek na toto posílení za poměrně legitimní.

**Výnosy z časového poplatku** představují prostředky získané prodejem dálničních kuponů uživatelům dálnic a rychlostních silnic osobními automobily a lehkými nákladními automobily. Jedná se o stabilní zdroj příjmů, jehož výše by se měla zvyšovat s ohledem na přepokládané zvýšení počtu uživatelů sítě dálnic a rychlostních silnic v souvislosti se zvyšováním rozsahu této sítě i s celkovým růstem silniční dopravy. Očekávaný rostoucí výnos souvisí rovněž s připravovaným zvýšením cen dálničních kuponů. Jeho využití v budoucnu však záleží na dalším vývoji ve způsobu zpoplatnění použití vybraných dálnic a rychlostních silnic, neboť je zvažováno zavedení výkonového zpoplatnění sítě dálnic a rychlostních silnic pro všechny druhy dopravních prostředků.

**Výnosy z mýtného** za použití dálnic a rychlostních silnic vozidly nad 12 t představují rovněž stabilní zdroj příjmů Fondu. Výkonové zpoplatnění vozidel nad 12 t kromě své regulační funkce a uplatnění principu „znečišťovatel platí“ ve smyslu legislativy EU, představuje perspektivní zdroj financování výstavby dopravní infrastruktury. To souvisí s postupným rozšiřováním rozsahu sítě zpoplatněných dálnic a rychlostních silnic při současně předpokládaném růstu objemu silniční dopravy. K plnohodnotnému zapojení do příjmové stránky tohoto zdroje rozpočtu Fondu dojde po splacení pořizovacích nákladů na výstavbu mýtného systému. Ke zvýšení výnosu mýtného přispěje i zvýšení jednotkových sazeb za projetí 1 km dálnice či rychlostní silnice vozidly nad 12 t. K podstatnému zvýšení výnosu mýtného by došlo v případě rozšíření výkonového zpoplatnění užití dálnic a rychlostních silnic i lehkými nákladními či všemi druhy vozidel. Výše výnosů mýtného však vykazuje výky-





Zahájení stavby SOKP spolufinancované z úvěru EIB i dotace EU

vy při hospodářském útlumu a s tím souvisejícím poklesem přepravních výkonů.

**Výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem** představují v současné době zanedbatelný zdroj příjmů Fondu. Je otázkou, do jaké míry by bylo možné využít v budoucích letech cenné papíry například ve formě kapitalizace budoucích příjmů ke zvýšení příjmů Fondu, a tím i získání finančních prostředků pro zabezpečení rozvoje dálnic a rychlostních silnic.

**Úvěry** představují významný zdroj příjmové stránky rozpočtu Fondu. V současnosti je využíván úvěr Evropské investiční banky v celkové výši 34 mld. Kč. Česká republika, zastoupená ministerstvem financí, uzavřela s EIB úvěrovou smlouvu na poskytnutí prostředků ke krytí národního podílu u akcí, které budou financovány ze zdrojů EU prostřednictvím Operačního programu Doprava v programovacím období 2007 až 2013. Prostředky EIB budou cestou SFDI použity, a jedním z majoritních příjemců je i ŘSD ČR. Úvěry jsou perspektivním zdrojem financování dostavby sítě dálnic a rychlostních silnic do budoucna (v případě EIB i relativně dostupným), ovšem záleží na politické vůli v oblasti dalšího zvyšování zadluženosti státu a následného plnění maastrichtských kritérií.

**Úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob** tvoří jen velmi malý zdroj příjmů Fondu a s významnou změnou nelze počítat ani do budoucna.

**Výnosy z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury** se zatím jako zdroj příjmů Fondu neuplatňují, neboť žádné koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury nejsou uzavřeny. Uplatnění principu PPP při zabezpečování výstavby, provozování a údržby dálnic a rychlostních silnic je potenciálním alternativním způsobem jejich financování. Možnosti použití tohoto způsobu financování jsou popsány v následující kapitole.

**Příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných evropských fondů** jsou jedním z nejvýznamnějších zdrojů financování rozvoje dopravní infrastruktury v současné době. Prostřednictvím Operačního programu Doprava se v programovacím období 2007 až 2013 předpokládá využití příspěvků z evropských fondů (Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti) na projekty silniční a dálniční infrastruktury ve výši cca 70 mld. Kč. Podpora z Evropské komise poskytovaná prostřednictvím příslušných evropských fondů bude pravděpodobně využívána i v příštím programovacím období, v závislosti na rychlosti koheze ČR vůči EU. Vzhledem k tomu, že všechny dálnice a většina rychlostních silnic budou součástí transevropských sítí TEN-T a páteřové sítě evropských tahů, je důležité maximalizovat využití příspěvků z evropských fondů, zejména Fondu soudržnosti.

**Dary a dědictví** představují zanedbatelný zdroj příjmů Fondu a nelze s nimi počítat ani do budoucna.

**Dotace ze státního rozpočtu** jsou nedílnou součástí rozpočtu Fondu již v dnešní době. Jedná se o zdroj příjmů Fondu, na kterém, při výpadku jednoho či více z výše uvedených zdrojů, bude záviset i v příštích letech objem finančních prostředků disponibilních pro výstavbu, provozování a údržbu dálnic a rychlostních silnic.

Z výše uvedeného nástinu zpracovaného z pohledu ŘSD ČR jakožto příjemce finančních prostředků poskytovaných Fondem je patrné, že dominantní úlohu ve financování dalšího rozvoje sítě dálnic a silnic budou hrát zejména:

- výnosy z vybraných nepřímých i přímých daní (spotřební daně z minerálních olejů, silniční daň)
- výnosy ze zpoplatnění užití sítě (časové nebo výkonové)
- úvěry

- dotace z fondů EU
- dotace státního rozpočtu.

Zpoplatnění uživatelů komunikací s ohledem na uplatnění pravidla „znečišťovatel platí“ je jistě krokem správným směrem, který by v budoucnu měl zajistit podstatnou část prostředků na rozvoj dopravní infrastruktury. Efektivní využití dotací z fondů EU by mělo po co možná nejdelší dobu udržet postavení ČR vůči rozpočtu EU v pozici čistého příjemce a maximalizovat tak možnosti nabízené v rámci členství ČR v EU. Zbývající zdroje financování jsou ve velké míře závislé na koncepčních rozhodnutích a další strategii, ať už ve fiskální politice, využití úvěrových nástrojů nebo přerozdělování prostředků v rámci rozpočtového hospodaření.

## Využití PPP

### Úvod

Omezení zdrojů státního rozpočtu či státního fondu dopravní infrastruktury při rychle rostoucích potřebách rozvoje silniční infrastruktury vyvolává potřebu hledat další zdroje financování výstavby, rekonstrukcí a údržby dálnic a rychlostních silnic, a to zejména s využitím prostředků soukromého sektoru.

Účast soukromého sektoru má v současných podmínkách ještě další rozměr, a tím je současné přebírání určitých tradičních funkcí státu v oblasti veřejných služeb a jejich zabezpečování. V této souvislosti dochází k určitým změnám v rozdělení kompetencí a přesunu aktivit mezi veřejným a soukromým sektorem, který je označován jako vztah partnerství.

Partnerství veřejného a soukromého sektoru v oblasti silničního hospodářství se rozvíjí velmi intenzivně v zemích s tržní ekonomikou v celém období po skončení druhé světové války. Prochází stálým vývojem z hlediska obsahu a formy a má často specifický průběh v různých zemích. Toto partnerství může mít formu leasingu, licencí na poskytování specifických okruhů veřejných služeb s různým časovým horizontem až po víceúčelové koncese, zahrnující určitým způsobem komplexní rozsah aktivit. Tyto aktivity mohou zahrnovat zajištění výstavby komunikací, jejich rekonstrukcí, údržby a zabezpečování provozu soukromými subjek-



Informační tabule o užití příspěvku EU na stavbu R 55

ty. Partnerství veřejného a soukromého sektoru může mít různé právní formy, počínaje zřizováním veřejnoprávních institucí, smíšených společností, až po společnosti privátního typu, působící zpravidla s časově omezenou působností.

Nejrozvinutější formou partnerství používaného v Evropě je systém, kde držitel koncese zodpovídá za výstavbu a dlouhodobý provoz příslušné části infrastruktury, která zůstává ve vlastnictví veřejného sektoru.

Charakteristickým prvkem systému PPP je nové rozdělení, respektive přerozdělení rizik mezi veřejným a soukromým sektorem. I když různé formy partnerství jistým způsobem předurčují a předpokládají přesuny různých rizik do privátního sektoru, alokace těchto rizik může mít různé uspořádání i u stejných forem PPP. To potvrzují i rozborů různých uzavřených koncesních smluv. Optimální alokace rizik vyžaduje náročnou předběžnou přípravu ze strany zadavatele, s následným detailním upřesňováním ve spolupráci s budoucím koncesionářem v rámci koncesního dialogu.

V systému PPP má významnou úlohu i způsob financování koncesionáře, zajištění záruk za dlouhodobé úvěry atd. Systémy financování jsou v různých zemích odlišné a procházejí často velmi složitým vývojem a změnami. I zde se projevují v poválečném období různé formy rozdělení rizik mezi koncesionáře a stát, a to zejména v reálné míře samofinancování systému PPP. Financování systému se provádí prostřednictvím přímého vybírání poplatků od uživatelů, přes systémy tzv. stínového mýta až po přímé financování koncesionáře ze státního rozpočtu (respektive státních fondů) např. formou tzv. poplatků za zpřístupnění.

Tyto systémy jsou dále doplňovány různými dotacemi státu (např. předáním již postavených kapacit do užívání koncesionáře), finanční spoluúčastí státního rozpočtu respektive i ve formě záruk za bankovní úvěry poskytované koncesionáři. I zde je způsob alokace rizik v jednotlivých případech velmi individuální a někdy i proměnlivý během trvání koncesí.

## Formy PPP

Partnerství veřejného a soukromého sektoru při rozvoji sítí silnic a dálnic je v různých zemích předmětem široké pozornosti. Pro orientaci je dále uveden krátký přehled způsobů uspořádání typických forem PPP.

Jde o situace, kde zajišťování rozvoje sítě silnic a dálnic předpokládá komplexní spolupráci veřejného i privátního sektoru zahrnující financování, výstavbu a provoz na nových komunikacích i při rekonstrukcích stávajících komunikací.

Konkrétní struktura projektu PPP závisí na specifických podmínkách, a to z hlediska:

- dostupnosti finančních zdrojů
- způsobu řízení, financování a plánování;
- vlastnických vztahů u sledovaných projektů;
- kapacit pro zajišťování provozu, údržby a systémů vybírání mýta.

Vzhledem k tomu, že privátně zabezpečené a spravované silnice či dálnice stále patří k veřejně užívaným komunikacím, stát si většinou ponechává kompetence při regulaci bezpečnosti dopravy, při kontrole kvality poskytovaných služeb, při regulaci výše mýta, ale i určité kontroly úrovně výnosů koncesní společnosti.

V praxi se používají tyto formy PPP:

- BOO systém, kde privátní konsorcium financuje a vybuduje kapacitu, kterou vlastní, provozuje a vybírá poplatky po časově neomezenou dobu. Příkladem je most Ambassador na hranici USA/Kanada, obdobně další hraniční mosty.
- BOT systém, kde soukromé konsorcium financuje, postaví, vlastní a provozuje kapacitu po limitovanou dobu (20–40 let) a pak ji převede státu. Tento model je velmi rozšířený v řadě zemí.
- BTO systém, kde soukromé konsorcium financuje a postaví kapacitu, ale k převodu vlastnictví do rukou státu dojde bezprostředně po dokončení výstavby. Pak si soukromé konsorcium pronajme postavenou kapacitu na omezenou dobu (20–40 let). Tento model je používán tam,

kde právní řád toto opatření vyžaduje (viz. například poplatková dálnice v Kalifornii). Model zajišťuje lépe státní kontrolu nad projektem a limituje případné riziko nestability soukromého konsorcia.

- BBO systém, kde soukromé konsorcium koupí existující kapacitu od státu, provede její rekonstrukci nebo opravu a následně ji provozuje a vybírá poplatky (zpravidla mýto), a to trvale.
- LDO systém, kde privátní konsorcium uzavře leasingovou smlouvu na existující kapacitu, rozšíří ji nebo opraví, provozuje ji a vybírá poplatky po dobu trvání smlouvy.

Výše uvedený přehled nezahrnuje všechny možné variace struktury PPP staveb, zahrnuje však většinu projektů, ve kterých má soukromý sektor vysoký stupeň finanční a operační pravomoci. První tři modely jsou používány při výstavbě nových kapacit. Poslední dva modely se používají při rekonstrukcích a rozvoji stávajících kapacit.

Výše uvedené systémy, včetně dalších dílčích modifikací, jsou používány v současné době v řadě zemí. Ve značném rozsahu jsou používány i v Evropě. Platné úpravy umožňují soukromým společnostem provozovat zařízení pro vybírání mýta v rámci platných koncesí. Jejich výběr je prováděn na základě výběrových řízení. Nabídky obvykle zahrnují stanovení délky koncese i výši poplatků (mýta). Maximální délka trvání koncesí činí v Itálii 30 let, ve Francii 35 let a ve Španělsku 50 let. Dle specifických pravidel ve Francii a Portugalsku je možné změnit podmínky koncese a dohodnoutou cenu ve Francii po 20 letech a v Portugalsku po 25 letech. Maximální výše mýta je obvykle součástí nabídky. Revize výše těchto poplatků se provádí podle předem stanovených pravidel. Koncesionáři nesou rizika při financování výstavby a počátečních provozních nákladů s použitím vlastního kapitálu, bankovních úvěrů, emisí dluhopisů a státních úvěrů.

Státy často nabízejí určité záruky, aby zvýšily atraktivitu financování. V Itálii poskytuje stát záruky na celý objem finančních potřeb. Ve Španělsku stát garantuje 75 % hodnoty poskytovaných úvěrů, včetně záruk za změny směnných kurzů pro koncesionáře. Ve Francii je poskytována pouze záruka státu na všechny úvěry. Koncesionářům jsou poskytovány i určité daňové úlevy.

Orientační přehled o rozsahu koncesí v oblasti silniční infrastruktury v Evropě je uveden v tabulce 6.1.

Tabulka 6.1 Koncese v oblasti silniční infrastruktury v Evropě (km v provozu)

Země	Dálniční síť	Koncesní dálnice	Držitel koncese			
			veřejná společnost (km)	soukromá společnost (km)	veřejná společnost (počet)	soukromá společnost (počet)
Rakousko	2000	180	180	0	1	0
Belgie	1800	1.5	1.5	0	1	0
Dánsko	830	0	0	0	0	0
Finsko	394	69	0	69	0	1
Francie	8923	6705	5905	800	8	1
Německo	11200	0	0	0	0	0
Řecko	400	75	0	75	0	1
Itálie	6500	5600	5420	180	26	1
Lucembursko	130	0	0	0	0	0
Holandsko	2300	4	0	4	0	2
Norsko	550	550	550	0	26	0
Portugalsko	1422	990	0	990	0	2
Španělsko	8200	2255	405	1850	3	14
Švédsko	1437	0	0	0	0	0
Švýcarsko	1856	0	0	0	0	0
Velká Británie	3300	580	0	580	0	3
<b>Celkem</b>	<b>51242</b>	<b>17009.5</b>	<b>12461.5</b>	<b>4548</b>	<b>65</b>	<b>25</b>

Pozn. Veřejná společnost je ta, ve které má stát nebo složka (např. Region) většinový podíl.

## Rizika a kompetence v systému PPP

Analýza rizik patří k základním předpokladům a podmínkám v systému PPP. Optimální alokace rizik je předpokladem i podmínkou úspěšnosti fungování koncesí.

K všeobecným aspektům patří zejména měnící se funkce státu u těchto systémů, kdy stát v zásadě převádí do soukromé sféry výkon funkce operátora, kterou v dané sféře tradičně a dlouhodobě vykonával. Místo toho se však posilují nezbytné regulační funkce státu, směřující zejména ke kontrole kvality a zajištění trvalé úrovně služeb v dané oblasti. Navíc s ohledem na specifické podmínky při zajišťování rozvoje

a provozu u silniční infrastruktury má alokace rizik další specifické aspekty, vyplývající zejména z vysoké investiční náročnosti, dlouhodobé návratnosti zdrojů, předpokládané dlouhodobé životnosti vybudovaných kapacit i významných dopravně – bezpečnostních a ekologických rizik.

Tato rizika lze rozdělit do 5 kategorií:

a) Politická a právní rizika

Ta jsou spojena zejména se změnami legislativy a fiskální politiky, se zaváděním opatření znevýhodňující privátní sektor, včetně problémů integrace projektu do existující infrastruktury, rizika výstavby konkurenčních pozemních komunikací.

- b) Vyšší moc  
Jde o rizika neočekávaná, která mohou mít různé formy i příčiny.
- c) Technická rizika spojená s výstavbou a provozem  
Jde o riziko spojené nejen s výstavbou, ale i s údržbou a provozem po dobu trvání koncese. Jde o včasnou kompletaci staveb, riziko přerušení provozu, překročení stavebních i provozních nákladů apod.
- d) Ekonomická a finanční rizika  
Tato rizika jsou spojená s nejistotou ekonomického růstu, mírou inflace, směnnými kursy, konvertibilitou měny atd.

- e) Obchodní rizika  
Obchodní rizika souvisejí s vývojem tarifů (u poplatkových systémů), s vývojem dopravní poptávky i s využitím kapacity dopravní infrastruktury.  
Zajištění financování výstavby a provozu silniční infrastruktury s použitím systému PPP je založeno (zcela nebo z části) na využití mimorozpočtových zdrojů, tj. využití soukromého kapitálu a zejména úvěrového systému. Jedním z hlavních problémů s financováním silniční infrastruktury je zabezpečení dlouhodobých zdrojů financování, tj. zdrojů, které umožňují realizovat splácení vysokých počátečních investičních nákladů a to postupně, během relativně dlouhého trvání koncesí. Systém

financování prostřednictvím dlouhodobých úvěrů soukromého sektoru je doprovázen značnými riziky, které lze z části zmírnit s podporou mezinárodních finančních institucí nebo systémem záruk různých bankovních institucí, případně i státu. V této souvislosti jsou diskutovány případné změny v daňové regulaci vztahující se k dlouhodobým úvěrům pro infrastrukturu, které by pomohly k vytvoření kapitálového trhu pro úvěry na 20–30 let, tedy trhu, který je v Evropě extrémně malý. Rozložení rizik mezi různými partnery patří k ústředním problémům v systému PPP.

Tradiční smlouvy na stavební práce mají zpravidla dobře definovaný předmět a relativně krátké doby trvání rizik. Koncesní smlouvy zahrnují mnoho rizik s velmi dlouhou dobou trvání. Definování těchto rizik a jejich jednoznačná alokace mezi zadavatelem a koncesionářem je ústředním aspektem jejich partnerského vztahu. V tabulce 6.2 jsou v zjednodušené formě sumarizovány různé typy rizik a uvedena jejich možná alokace mezi zadavatelem a koncesionářem. Každé z těchto rizik musí být analyzováno samostatně a v detailní formě.

**Tabulka 6.2 Rozdělení rizik**

	Druh rizika	Zadavatel (stát)	koncesní společnost
1	Politická rizika Vyvlastnění společnosti Generální modifikace legislativy a daňového systému Specifické úpravy zákonů a daňového systému Politické události „Force majeure“ Ukončení koncese z rozhodnutí státu	x  x x x	x
2	Riziko dokončení výstavby Výkupy pozemků Překročení ceny (bez změny projektu) Překročení ceny (při změně projektu) Zvýšení finančních nákladů Riziko dodržení rozsahu a kvality prací Riziko časových ztrát vlivem administrativních překážek Škody způsobené stavební činností Bankrot koncesní společnosti	x  x x x x x	x  x x x
3	Pracovní rizika Vliv na životní prostředí Vyšší moc Technologická rizika Překročení nákladů Změny specifikace prací	x  x	x x x x
4	Obchodní rizika Nízké intenzity (proti referenčním hodnotám) Cenová politika (tarify) Jiné příjmy Výstavba alternativních infrastruktur	x x x	x x x
5	Finanční rizika Inflace Úroková míra Směnný kurz	x x	x x x
6	Právní rizika	x	x

# 7. Vytvoření legislativních předpokladů k prosazení veřejného zájmu na budování dálnic a rychlostních silnic

## Obecně k platné právní úpravě

Výstavba dálnic a rychlostních silnic se v podmínkách České republiky ve své právní podstatě nijak zásadně neliší od výstavby jiných staveb, ať již mají veřejnoprávní či soukromoprávní charakter. Tato skutečnost pak zcela objektivně vede k tomu, že platná úprava výstavby pozemních komunikací, jako jedné z nejvýznamnějších dopravních cest, neumožňuje rychlou, efektivní a racionální přípravu a realizaci staveb dálnic a silnic I. třídy, které jsou páteřním systémem dopravní infrastruktury každého vyspělého státu. Je tomu tak zejména proto, že platný zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. neobsahuje zvláštní úpravu pro realizaci těchto liniových staveb. Výstavba pozemních komunikací se tedy rámcově neliší od staveb jiných, a to bez ohledu na jejich prioritu a veřejnou prospěšnost. Obecná právní úprava je navíc v některých ohledech nedostatečná pro přípravu a vlastní výstavbu dálnic a silnic I. třídy, resp. pozemních komunikací, a to z mnoha důvodů, které jsou rozvedeny v této kapitole. Pro urychlení výstavby dálnic a silnic I. třídy se proto jeví nutností zahrnout přímo do zákona č. 13/1997 Sb. příslušnou část řešící výstavbu pozemních komunikací, případně přijmout nový zákon, který tuto problematiku speciálně upraví.

Souběžně s tím se jeví jako potřebné podrobit analýze i právní předpisy související s výstavbou pozemních komunikací a navrhnout jejich racionální změny, které záměr urychlení jejich výstavby podpoří.

Důležitým faktorem je i porovnání legislativních úprav výstavby pozemních komunikací ve vyspělých evropských státech s převzetím těch prvků, které efektivnost a rychlost výstavby zajistí.

Jak již bylo uvedeno, je platná právní úprava vztahů upravujících problematiku pozemních komunikací řešena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších zá-

konů. K provedení některých ustanovení tohoto zákona byla ministerstvem dopravy a spojů vydána vyhláška č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zařadit do této problematiky lze i vyhlášku č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací. Tyto právní předpisy však oblast výstavby pozemních komunikací v zásadě neřeší, pouze odkazují na obecné právní předpisy, především pak na zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, případně na zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění).

Výstavba pozemních komunikací je přitom nejen ryze společensky a veřejnoprávně prospěšná, ale ve svých konkrétních dopadech i nezbytně nutná k zabezpečení dopravní obslužnosti strategických průmyslových zón, které mají výjimečný význam pro hospodářský rozvoj České republiky, především v oblasti restrukturalizace průmyslové základny a regionální problematiky zaměstnanosti. Zajištění dopravní obslužnosti je základní podmínkou existence a nutným předpokladem dalšího rozvoje výroby, a má proto zcela bezesporu celospolečenský význam. Výstavba vybrané infrastruktury se tak realizuje ve veřejném zájmu a slouží nejširší veřejnosti, neboť ve svém důsledku zabezpečuje uspokojování základních potřeb obyvatel České republiky. Naléhavý veřejný zájem na výstavbě těchto komunikací a jejich zařazení mezi veřejně prospěšné stavby přímo zákonem č. 13/1997 Sb. je proto zcela nezpochybnitelné. Veřejný zájem přitom spočívá nejen na vlastní výstavbě veřejně prospěšné infrastruktury, ale ve veřejném zájmu je rovněž i urychlení realizace této výstavby a zabránění případnému zbytečnému či dokonce záměrnému prodlužování její přípravy, což ve svých důsledcích zvyšuje i nároky na veřejné rozpočty.

V konkrétní praxi se v rozporu s uvedeným veřejným zájmem opakovaně projevuje neustálé prodlužování procesu přípravy prakticky všech staveb dopravní infrastruktury, a to nikoliv z důvodu věcných či technických problémů navrhovaných řeše-

ní těchto staveb, ale z titulu nedostatků v právním řádu. Ty zejména spočívají v tom, že obecná právní úprava územního a stavebního řízení v některých ohledech nepředvídá úpravu vhodnou k regulaci tak specifické situace, jako je veřejně prospěšná výstavba pozemních komunikací. Stejně tak i majetkoprávní příprava těchto staveb v praxi naráží na celou řadu problémů, které podstatně ztěžují a prodlužují časový horizont jejich dostavby.

Vlastní vyvlastňovací řízení by se na první pohled zdálo relativně jednoduchým prostředkem k získání vlastnického práva k pozemkům. Ve skutečnosti se však jedná o velmi komplikovanou věc. V řízení samém musí být striktně dodržovány všechny podmínky pro vyvlastnění dané zákonem o vyvlastnění, který vychází z Listiny základních práv a svobod. Námitky v řízení a návrhy na další dokazování a podávání opravných prostředků proti rozhodnutím ze strany účastníků řízení mají rovněž velmi podstatný časový dopad. Komplikovaná soudní řízení o určení vlastnictví k pozemku jakož i o zrušení spoluvlastnictví, která se také velmi často vyskytují v přípravě stavby, jsou dalším aspektem negativně ovlivňujícím rychlost majetkoprávní přípravy liniových staveb. Dalším velice složitým problémem při spoluvlastnictví pozemku, jsou instituty předkupního práva, a to jak zákonného, tak smluvního. Problematika předkupního práva je plně v rukou samotných spoluvlastníků. Pokud spoluvlastníci nechtějí pozemky státu prodat, vzniká jim výrazný manipulační prostor, v rámci kterého jsou schopni prodej pozemku takřka zablokovat. V případě, kdy nejsou tato předkupní práva správně uplatněna, mohou spoluvlastníci v následné fázi podat žalobu na neplatnost takto uzavřených kupních smluv a být v tomto soudním sporu úspěšní.

Pro účely této publikace jsou uvedeny pouze některé z řady zásadních problémů. Tato publikace nemůže ve svém rozsahu samozřejmě řešit celou škálu těchto problémů s jejich dopady a provázaností do procesu majetkoprávní přípravy a vlastní výstavby staveb dálnic a silnic I. třídy. Přesto však lze v plnou odpovědnost a na základě výsledků praxe konstatovat, že dle současného stavu našeho právního řádu nemá stát, jako vlastník této veřejné infrastruktury, potřebné právní nástroje k tomu, aby získal v co nejkratším časovém úseku pozemky a potřebná povolení pro realizaci veřejně prospěšných staveb pozemních komunikací. Všechny tyto důvody vedly již ve svém kontextu k přijetí zákona č. 168/2001 Sb., o dálničním obchvatu

Plzně, který byl schválen Parlamentem České republiky dne 4. 4. 2001 s účinností od 22. 5. 2001 (a obdobně též k přijetí zákona č. 544/2005 Sb., o výstavbě vzletové a přistávací dráhy 06R – 24L letiště Praha Ruzyně, který byl schválen Parlamentem České republiky dne 2. 12. 2005 s účinností od 30. 12. 2005). Nutnost přistoupit v co nejkratší době k právním změnám, které by shora uvedenou problematiku řešily, je tak dosavadní praxí již plně ověřena.

Platná právní úprava provedená zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a jeho prováděcími vyhláškami je nejen ovlivňována celou řadou dalších právních předpisů, ale zcela základní problémy plynou přímo z platného znění tohoto zákona. Pro vytvoření objektivního náhledu na tuto problematiku lze zmínit především:

- absenci veřejné prospěšnosti dálnic a silnic a jejich jasné vymezení, že jsou stavbou (a to ze všech hledisek) a nikoli pouze upraveným pozemkem či dopravní cestou,
- absenci ochrany nově definovaného silničního pozemku před neoprávněnými zásahy ze strany různých subjektů, neboť instituty ochrany (např. zvláštní užívání) se týkají výlučně stavby dálnice, silnice a místní komunikace,
- silniční pozemek dle nové úpravy není řešen komplexně, neboť pomíjí pozemky v okružních křižovatkách a uvnitř větví mimoúrovňových křižovatek. Tyto pozemky, ač reálně existují a jsou pro funkci dané pozemní komunikace mnohdy nezbytné, zákon nezná, což značně komplikuje jejich majetkoprávní vypořádání a vlastní správu,
- problém silniční vegetace, především v průjezdných úsecích silnic obcemi, kdy zákon tuto vegetaci vylučuje ze součástí a příslušenství dálnice a silnice, aniž ovšem řeší její vlastnický osud. Do tohoto stavu navíc přistupují různé, mnohdy nepromyšlené interpretace tohoto problému, které vlastnímu řešení spíše škodí než pomáhají, namísto hledání racionálních řešení. Vzhledem k zákonné dikci, že silniční vegetace v průjezdných úsecích není součástí ani příslušenstvím dálnice či silnice, lze učinit zcela jednoznačný závěr, že vlastník těchto pozemních komunikací není oprávněn případnou silniční vegetaci do těchto míst nově vysazovat, a to od účinnosti zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Značné problémy vyvolává i současná právní úprava možnosti odstraňování stromů, jako pevných překážek, rostoucích na krajnicích

- silnic. Na těchto pevných překážkách umírají každoročně lidé. Stromy v krajnicích silnic výrazně ztěžují jejich údržbu a opravy, poškozují pozemní komunikace svým kořenovým systémem apod.. Přesto je jejich existence ze strany životního prostředí mnohdy zcela neracionálně obhajována a jejich odstranění není povolováno,
- absenci zjednodušeného územního a stavebního řízení, jakož i vlastní majetkoprávní přípravy staveb dálnic a rychlostních silnic, které jsou nejen veřejně prospěšné a budované ve veřejném zájmu, ale svojí funkcí naplňují základní strategický význam pro další rozvoj společnosti jako celku,
  - přestože nové ustanovení § 29 a, účinné od 1. 1. 2007, odstraňuje v rámci institutu centrální evidence pozemních komunikací některé dosavadní problémy, neřeší plně požadavky praxe, které vyžadují uložení povinností vlastníkům pozemních komunikací k zajištění spolupráce při zpracování koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR, pořizování silničních map, koordinaci správy a údržby dálnic a silnic, zajišťování jednotné technické politiky, celostátního sčítání dopravy, rozborů nehodovosti atp. Podrobnosti by pak stanovil prováděcí předpis,
  - vzhledem k rozdělení vlastnictví v kategorii silnic mezi stát (I. třídy) a kraje (II. a III. třídy) je nutné i příslušně upravit a doplnit ustanovení § 3 zákona ve věcech zařazování pozemních komunikací do kategorie silnic o změny tříd v této kategorii, které platné znění zákona nezná a doplnit ustanovení o vyřazování z kategorií těchto komunikací, a to včetně stanovení vzájemné součinnosti dotčených silničních správních úřadů. Nedostatečné řešení této problematiky zákonem způsobuje v současné době značné obtíže při zařazování a vyřazování silnic a provádění změn v silniční síti v souvislosti s prováděnou výstavbou dálnic a silnic. Při tom je nutno zdůraznit, že silnice musí přes rozdílné vlastnictví k nim tvořit jednotnou silniční síť,
  - zrušení zákonného ustanovení o oprávnění vlastníka dálnice, silnice a místní komunikace odstraňovat věci umístěné na těchto komunikacích bez povolení ke zvláštnímu užívání, znamenalo v praktických důsledcích ústup od obecného principu posilování výkonu vlastnických práv, a to přímou činností vlastníka. Tato pravomoc byla přenesena na příslušný silniční správní úřad, který však:
    - není pro tuto činnost vybaven,

- není na plnění této povinnosti přímo zainteresován,
  - dle současného personálního obsazení nemá prakticky možnost takové porušení zjistit.
- Toto realita vede v praxi k řadě nepovolených a neoprávněných zásahů do staveb pozemních komunikací (instalace reklamních zařízení, přípojek inženýrských sítí apod.) a značným časovým prodlevám při zjednávání nápravy, tedy při odstraňování těchto zásahů či umístěných věcí. V praxi není výjimkou, že např. reklamní zařízení jsou instalována jako přenosná, po výzvě příslušného silničního správního úřadu jsou přemístěna na jiné místo, takže musí po určitém čase následovat další výzva k odstranění ovšem již na nové místo, dochází opět k přemístění a tento stav se v podstatě opakuje do nekonečna bez rychlé a efektivní možnosti tomuto stavu zabránit,
- při nepovoleném umístění věci na dálnici, silnici či místní komunikaci je stanovena povinnost silničnímu správnímu úřadu zajistit její odstranění a likvidaci. Není-li však vlastník věci znám má zajistit silniční správní úřad její odstranění, a to na náklady vlastníka dotčené pozemní komunikace. Toto ustanovení je v rozporu s ústavními principy ČR včetně předpisů Evropské unie. Platné právo totiž stojí na principu, že zákonem lze sice uložit určitým subjektům specifikované povinnosti, ale tyto subjekty musí současně nést i náklady vznikající při jejich plnění. V rozporu s tím však zákonem vlastníkům pozemních komunikací neukládá vzniklé náklady hradit. Tato argumentace ještě více vyniká v případech, kdy má nést tyto náklady na odstranění nepovolené věci vlastník nemovitosti (občan, právnická osoba), na které byla tato věc umístěna, jde-li o ochranné pásmo dálnice, silnice či místní komunikace. Vlastník takové nemovitosti se přitom nemusí o existenci takto umístěné věci ani dovědět, přesto je však reklamní zařízení odstraňováno na jeho náklady.

Z uvedeného vyplývá, že platná právní úprava pozemních komunikací není nejzdařilejší, neboť umožňuje v praxi různé výklady spojené s interpretačními obtížemi (např. výklad pojmu silniční pozemek, výklad silniční vegetace apod.) a některé praktické problémy pak neřeší vůbec (např. v rámci zimní údržby komunikací pluhování či frézování sněhu, problém ukládání sněhu na pozemcích přiléhajících k pozemním komunikacím

apod). Rovněž se jeví nutností odstranit některé rozpory s jinými platnými právními předpisy z hlediska ochrany pozemní komunikace (např. zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví apod.).

Pokud jde o další právní předpisy, které více či méně ovlivňují výstavbu dálnic, silnic a místních komunikací je v minimálním rozsahu třeba uvést následující:

- zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, s prováděcí vyhláškou č. 62/2001 Sb., o hospodaření organizačních složek státu a státních organizací s majetkem státu. Jeho novela provedená zákonem č. 22/2005, účinná od 26. 1. 2006 odstranila některé majetkoprávní problémy v převodech majetku mezi státem, kraji a obcemi.
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, který přinesl zásadní problémy z hlediska řešení odpovědnosti za hluk a vibrace. Hluk a vibrace jsou důsledkem provozu vozidel na pozemních komunikacích a správce dané komunikace nemůže sám jejich intenzitu přímo ovlivnit. Zásadní rozpor spočívá v tom, že zatímco dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, neodpovídá vlastník silnice za škody způsobené provozem, dle zákona č. 258/2000 Sb. je vlastník pozemní komunikace povinen zajistit, a to mnohdy bez ohledu na reálné možnosti, snížení intenzity hluku a vibrací na stanovené limity. Zásadním negativem jsou pak finanční postihy vlastníků či správců pozemních komunikací ve formě pokut ze strany hygienických stanic za stav, který sami nezpůsobili a ani jej ve své podstatě nemohou ovlivnit.
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, s jeho prováděcí vyhláškou č. 30/2001 Sb. Zde je určitým problémem tzv. stanovení dopravního značení, které není a neprobíhá formou správního řízení a je mnohdy prováděno bez účasti či vědomí vlastníka nebo správce pozemní komunikace.
- zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích. Nedostatkem tohoto zákona je jeho nedostatečné provázání se zákonem o pozemních komunikacích, zejména v případech přeložek inženýrských sítí v souvislosti s výstavbou silnic a dálnic.
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), který přináší problémy zejména v otázkách povinností vlastníků staveb a zařízení v korytech

vodních toků, kdy je na ně příslušnými vodoprávními úřady přenášena i povinnost čištění vlastního koryta toku. Z vlastního zákona je přitom zřejmé, že vlastníci těchto staveb jsou povinni odstraňovat pouze předměty zachycené či ulpělé na těchto stavbách.

- zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, který se vztahuje i na zadávání zimní a běžné letní údržby silnic I. třídy, přičemž tyto činnosti nejsou předem měřitelné, hodnotitelné a ve svých důsledcích, v závislosti na klimatických podmínkách, mnohdy ani přesněji odhaditelné;
  - zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě, který přinesl zásadní změnu v oceňování věcí. V podrobnostech je tato problematika rozebrána v části 4 „K ostatním právním předpisům, které ovlivňují efektivnost výstavby dálnic, silnic a místních komunikací“.
- K problematice pozemních komunikací se vztahují i další právní předpisy, a to zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, zákon č. 40/1964 Sb. občanský zákoník, zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech České republiky, zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a další.

## Problémy v majetkoprávní přípravě staveb dálnic a silnic

Majetkoprávní příprava staveb pozemních komunikací je značně složitá, což do značné míry vyvolává současná právní úprava, v žádném případě nepreferující veřejnou prospěšnost těchto staveb. Tato situace vede v praxi na jedné straně k značným průtahům a neúměrně dlouhým časovým dopadům a na druhé straně i ke značné ekonomické náročnosti spojené s touto výstavbou.

Základní a současně jednou z nejsložitějších otázek, s výrazným dopadem na optimalizaci vý-

stavby silnic a dálnic v České republice, je současná právní úprava výkupu pozemků nutných pro výstavbu těchto komunikací. Zásadní problém spočívá především v současné cenové úpravě. Při úplatném nabývání pozemků lze kupní cenu sjednat pouze do výše rovnající se ocenění tohoto majetku (dále jen cena zjištěná) podle zvláštního právního předpisu (v současné době je tímto předpisem zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, s jeho prováděcí vyhláškou č. 3/2008 Sb.). Zákon č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, však stanovil, že za odnětí vlastnického práva náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny obvyklé. Mimo této náhrady pak v tomto případě náleží vyvlastňovanému též náhrada stěhovacích nákladů, nákladů spojených se změnou místa podnikání a dalších obdobných nákladů, které vyvlastňovaný účelně vynaloží v souvislosti s vyvlastněním. Pro případ, že obvyklá cena bude nižší než cena zjištěná podle cenového předpisu, náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny zjištěné.

Je tomu tak proto, že nedošlo k provázání náhrady dle zákona o vyvlastnění s ustanovením § 12 odst. 4 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích v platném znění, podle kterého není možné, bez předchozího souhlasu ministerstva financí, které je možné udělit ve veřejném zájmu, aby kupující veřejnoprávní subjekt nabídl vlastníkovu pozemku či stavby vyšší kupní cenu, než stanovenou na základě zvláštního předpisu (zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku) Zákon o vyvlastnění přitom upravuje náhradu za vyvlastnění minimálně ve výši ceny obvyklé, která je zpravidla vyšší než cena zjištěná podle zákona o oceňování majetku, a vedle toho stanoví i právo na náhradu dalších souvisejících účelně vynaložených nákladů. Je nutné poznamenat, že udílení souhlasu ze strany ministerstva financí je v praxi velice zdlouhavé a obvykle trvá i několik měsíců.

Z uvedeného je zřejmé, že vlastníci pozemků potřebných pro výstavbu pozemních komunikací nejsou nijak pozitivně ze strany státu motivováni k jejich prodeji. Praktický výsledek je zcela zákonitě opačný a vzhledem k obvykle značným finančním rozdílům mezi náhradou při realizaci kupní smlouvy a vyvlastněním směřují vlastníci pozemků svá jednání k vyvlastnění nebo omezení jejich vlastnického práva. Tato situace pak vyvolává nejen značné nároky (finanční, organizační apod.) na vlastní proces vyvlastnění, ale i značné časové posuny a ztráty při přípravě výstavby dálnic a silnic.

Současná právní úprava tedy neumožňuje nabízet při výkupu pozemků jejich vlastníkům cenu obvyklou v daném místě a čase, a to ani v průběhu vyvlastňovacího řízení. Tu je možné vyvlastňovanému uhradit až na základě rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu, které nabylo právní moci. Jistým, i když ne vždy možným východiskem je právní institut tzv. předkupního práva, uvedený v ustanovení § 101 nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb. Je-li konkrétní pozemek určen pro výstavbu dálnice či silnice I. třídy (tedy veřejně prospěšnou stavbu) územním či regulačním plánem, vzniká přímo ze zákona předkupní právo státu. Vlastník takto určeného pozemku, resp. jeho části, je pak v případě zamýšleného prodeje povinen nabídnout určený pozemek, případně jeho část státu ke koupi, v tomto případě ovšem za cenu obvyklou, zjištěnou posudkem znalce podle zvláštního právního předpisu. Složitost těchto problémů dokresluje i skutečnost, že předkupní právo se bude v této oblasti týkat pouze pozemků. Případné výkupy staveb se budou i nadále realizovat za cenu zjištěnou podle zvláštního právního předpisu.

V našich podmínkách mnohdy složitě, s vynaložením značného úsilí, hledáme v rámci platné legislativní úpravy možná řešení, případně se vymýšlí a navrhuje novely platných zákonů. Neškodilo by přitom brát si alespoň v základních věcech příklad ze sousedních zemí např. Bavorska, kde mají úpravu silničního zákona z 50. let minulého století, a přesto po všech stránkách praxi vyhovuje. Uvádíme zde pouze krátký exkurs do jejich právní úpravy s tím, že právě zde je možné hledat zjednodušení a optimalizaci platné právní úpravy cestou využití některých již praxí osvědčených postupů.

Tak např. vlastní přípravu staveb spolkových a zemských silnic zabezpečují příslušné silniční stavební úřady, příslušná schválení u větších staveb pak nadřízené silniční správní úřady na úrovni vlády zemí resp. spolkového ministerstva dopravy pro spolkové silnice. Neexistuje zde proto tzv. dvoj- kolejnost systému, kdy vedle sebe existují orgány státní správy, které vedou územní a stavební řízení a státní organizace, které realizují vlastní přípravu a výstavbu dálnic a silnic I. třídy.

V zájmu efektivního zabezpečování přípravy staveb byla při začleňování směrnice EU do právního řádu SRN uplatňována zásada nezvyšování počtu správních řízení. Proto řízení o hodnocení vlivu nových staveb na životní prostředí byla zahrnuta do dosavadních řízení územních a stavebních. V případě staveb spolkových dálkových silnic (dálnice

a spolkové silnice) jsou za jejich zahrnutí do probíhajících správních řízení odpovědné příslušné silniční správní úřady po projednání s příslušnými orgány ochrany životního prostředí, měst a obcí. Změny schvalovacích procesů silničních projektů za oblast ochrany životního prostředí však nelze vyloučit.

Počet schvalovacích řízení na realizaci stavby silnic je značně omezen. Zásadní význam má tzv. schválení plánu (projektu) stavby (Planfeststellung), kterým se provádí komplexní schválení projektu stavby vč. podmínek pro realizaci stavby.

Rovněž i získávání pozemků pro stavby silnic a dálnic se v SRN řídí zákonnými předpisy jednotlivých zemí. Způsoby získávání pozemků jsou dlouhodobě stabilní a nemění se ani po zapracování směrnice EU do právního řádu SRN. Při zajišťování pozemků se vychází ze zákonných předpisů řešících ochranu vlastnictví. Způsob stanovení ceny pozemku pro výkup pozemků či jeho vyvlastnění se vzájemně neliší, v praxi se ovšem zvýhodňují dobrovolné výkupy pozemků, ve kterých se vlastníkům vyplácí vyšší odškodnění. Výsledkem uplatňování tohoto principu je skutečnost, že prakticky všechny pozemky pro výstavbu silnic v SRN jsou zajišťovány jejich výkupem příp. směnou. Vyvlastnění pozemků je, na rozdíl od reality v naší republice, zcela výjimečné.

Pozemky potřebné pro výstavbu pozemních komunikací se získávají především z tzv. volné ruky s odškodněním. Dále je možné pozemky směňovat, ve výjimečných případech, jak již bylo uvedeno, se získávají vyvlastněním resp. jejich předčasným přikázáním do vlastnictví.

Jakmile příslušný úřad předběžný návrh schválí, mohou být příslušné pozemky získávány. V této fázi je pozemky ovšem možné získávat pouze dobrovolně, vyvlastnění lze provádět až po vydání závazného plánu stavby. V praxi se podaří většinu pozemků, potřebných pro stavbu silnice, vykoupit na základě uzavřené smlouvy. Většinou se vykupují pro stavby silnic zemědělské pozemky, v omezeném rozsahu i pozemky jiné (např. lesní, průmyslové atd.). Nejpodstatnější rozdíl v majetkoprávní přípravě těchto staveb, který je ovšem nutné obzvláště zdůraznit, spočívá v naprosto odlišné filosofii a právní úpravě cen při výkupu pozemků. Na rozdíl od právní úpravy platné na území České republiky, kde se pozemky stávají územním rozhodnutím pozemky stavebními a v těchto cenách se také vykupují, platí v SRN pravidlo, podle kterého se potřebné pozemky vykupují v cenách vyplý-

vajících ze způsobu jejich využívání před schválením plánu stavby silnice. Je proto třeba zdůraznit, že např. pole je vykupováno v obvyklých cenách, které se platí za pole a nikoli za cenu stavebních pozemků jako v našich podmínkách. To je pro stát podstatně efektivnější, racionálnější, ekonomicky nesrovnatelně výhodnější a zároveň se tímto přístupem zamezuje různým spekulacím s pozemky. V této souvislosti je třeba si uvědomit, že cena stavebního pozemku je oproti zemědělsky využívanému pozemku v obvyklých případech řádově vyšší o desetinásobky a v některých případech i stonásobky původní ceny např. pole.

Poslední a současně zcela výjimečnou cestou získání pozemků pro silniční stavbu je již zmíněné vyvlastnění. O vyvlastnění se žádá velmi zřídka a málokdy je řízení o vyvlastnění dotaženo do konce. Nárok na vyvlastnění vzniká dle spolkového silničního zákona po schválení Usnesení o schválení plánu (již zmiňované Planfeststellung). Úřad může, je-li usnesení o schválení plánu okamžitě vykonatelné, převést pozemky pro stavbu silnice do vlastnictví stavebního úřadu pomocí tzv. předčasného přikázání do vlastnictví. Tato možnost se využívá poměrně často, a to na základě žádosti o přikázání do vlastnictví, většinou však dojde ke smírnému rozhodnutí. Každá spolková země či svobodný stát má svůj vlastní zákon o vyvlastnění. Vyvlastňovacím úřadem je státní orgán – okresní úřad státního rady. Cena pozemku při vyvlastnění je tvořena cenou pozemku a odškodněním za půdu (substanci), které se určuje podle hodnoty pozemku dle obvyklých obchodních zvyklostí. Dle právních předpisů se sice náhrady za vyvlastnění a dobrovolným prodejem v podstatě neliší, ale v praxi se poskytuje odškodnění při získání pozemků z tzv. svobodné ruky vyšší než při vyvlastnění. Vyvlastnit je možné i pozemky mimo plánovanou trasu silnice, ovšem pouze v souvislosti s náhradami z hlediska životního prostředí.

V rámci tzv. předběžného šetření, které zajišťuje silniční správa, se nejprve zpracovává návrh vedení silniční trasy, a to ve variantách v situačních podkladech v měř. 1:25 000. U staveb dálnic a rychlostních silnic s velkým územním rozsahem se provádí územní řízení. V něm je záměr posuzován i z hlediska vlivů na životní prostředí. Na zemské silnice se územní řízení neprovádí. Územní řízení se tedy provádí u projektů s velkým územním rozsahem a většími dopady na životní prostředí, a to převážně u dálnic a rychlostních silnic, neprovádí se u zemských silnic a staveb menšího rozsahu.

U velkých dopravních projektů se zajišťuje studie dopadu na životní prostředí. Vlastní řízení vedou příslušné úřady vlády a zpravidla netrvá déle než 6 měsíců. Účastníky řízení jsou představitelé dotčených obcí a okresních úřadů, regionálních sdružení a nositelé veřejných zájmů.

Výsledkem územního řízení je územně plánovací posouzení, zda posuzovaná stavba odpovídá či neodpovídá potřebám rozvoje území a země. Celé řízení je interní záležitostí plánovacích orgánů, nejedná se o správní akt a proti závěrům není možné podávat jakékoliv žaloby.

Podle spolkového silničního zákona smí být spolková dálková silnice stavěna jen když má schválen plán (projekt) stavby (Planfeststellung). Jak již bylo uvedeno je plán (projekt) stavby základním dokumentem, podle kterého je stavba realizována.

Návrh plánu výstavby silnice či dálnice je schválen usnesením příslušné vlády o stanovení plánu. Součástí usnesení jsou předložené podklady o stavbě, výsledky projednání a vlastní schválení.

Schválení plánu usnesením je závazným právním aktem a má předběžný účinek. Nositel plánu tak získá právo na vyvlastnění pozemků pro realizaci schválené stavby. Po schválení plánu stavby usnesením jsou zmrazeny pozemky potřebné pro silniční stavbu, není možné měnit jejich využití (např. měnit ornou půdu na stavební pozemek). Ustanovení o tom, že nejsou účinné změny pozemků, se uvádí přímo v usnesení o stanovení plánu.

Mosty, resp. nadjezdy, které se postaví z důvodu zachování křižované komunikace, zůstávají ve vlastnictví investora, a to s výjimkou vozovky na takovémto mostu, která je ve vlastnictví vlastníka převáděné (křižované) komunikace. Zákon ovšem tuto zásadu nestanoví. Jak je všeobecně známo, naše právní úprava je zcela opačná, tj. most je ve vlastnictví toho subjektu, který vlastní křižovanou komunikaci, a to z toho důvodu, jelikož je přímo ze zákona její součástí. I tato právní úprava vyvolává značné problémy, zejména pak v následné údržbě takto postavených mostů. Nejsou totiž ojedinělé případy, že vlastník mostu nemá potřebné finanční prostředky, což ve svém důsledku vede k postupnému chátrání mostu a ke stavu, který přímo ohrožuje bezpečnost veřejné dopravy na pozemní komunikaci pod tímto mostem.

Celkovým zhodnocením platné právní úpravy v Bavorsku lze učinit následující závěry:

- příprava staveb silnic a dálnic je v SRN výrazně jednodušší než v ČR. Postupy se v SRN odvíjejí od právních předpisů, které jsou racionálnější,

jednodušší, průhlednější než v ČR a nenahrávají spekulantům,

- základním pravidlem při získávání pozemků pro stavby silnic a dálnic v SRN je skutečnost, že cena pozemku vykupovaného je stejná, jako cena pozemku vyvlastňovaného. Vlastní praxe pak finančně zvýhodňuje odškodnění vyplývající z kupních smluv, tedy z tzv. svobodné ruky, oproti vyvlastnění. Situace v ČR je zcela opačná. a ve své podstatě tlačí vlastníky pozemků do institutu vyvlastnění, resp. nahrává spekulantům s pozemky, jelikož za vyvlastnění získají podstatně vyšší náhradu a další výhody, které se u dobrovolných prodejů nemohou realizovat,
- vyvlastnění pozemku představuje v SRN pouze možnost, kterou lze podle zákona využít, většinou ale vždy dojde k smírné dohodě. Je tomu tak proto, že majitelé pozemků nemohou vyvlastněním získat vyšší cenu, spíše naopak, takže tento akt pro ně představuje pouze určité problémy navíc. Naše právní úprava má efekt přímo opačný,
- vlastníkem silničního nadjezdu (mostu) je dle německých zákonů ten, kdo jej z důvodů křížení vlastní výstavby komunikace postavil, s výjimkou vlastní vozovky komunikace, která je ve vlastnictví vlastníka takto přeložené komunikace.

## **Potřebné legislativní změny zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, pro urychlení jejich výstavby**

Zákon č. 13/1997 Sb. je ve zkoumané oblasti základním právním předpisem, a proto je namístě zabývat se především jeho platnou právní úpravou z pohledu vytvoření legislativních předpokladů pro efektivní a racionální budování dálnic a rychlostních silnic. Celkově je třeba říci, že od vydání poslední přímé novely zákona, provedené zákonem č. 80/2006

Sb. se očekávalo odstranění některých problémových ustanovení zákona, resp. úprava, odpovídající současným požadavkům silničního hospodářství spojená se zjednodušením některých činností, odstranění právních nejasností apod. Například značné problémy v praxi, které se bohužel projevují i v rozhodování některých soudů, činí současné znění ustanovení § 2 odst. (1) zákona, ve kterém je pozemní komunikace definována jako dopravní cesta, přičemž zákon zcela absentuje její určení jako stavby. V praxi pak dochází k zaměňování pojmů, kdy se nerozlišuje vlastní stavba pozemní komunikace od silničního pozemku. Tyto pojmy mnohdy splývají, až po nesprávný výklad, že pozemní komunikace je součástí pozemku na kterém se nachází. Jako názorný příklad takového výkladu lze uvést důvodovou zprávu k zákonu č. 22/2006 Sb., tedy k novele zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky, v níž je stavba pozemní komunikace označována jako součást pozemku.

Obdobných problémů se vyskytuje v zákoně o pozemních komunikacích více. Značné problémy praxi činí i ustanovení o silniční vegetaci, resp. o tom, že v průjezdných úsecích není součástí ani příslušenstvím silnice. Především orgány životního prostředí prosazují tzv. náhradní výsadbu i v těchto částech silnice, a to bez ohledu na ustanovení § 14 odst. 1 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb. Je přitom zcela zřejmé, že není-li silniční vegetace součástí ani příslušenstvím průjezdného úseku dálnice a silnice, pak ji ani vlastník této komunikace nemůže, resp. není oprávněn, na těchto místech vysazovat.

Problémy činí i změna ustanovení § 15 odst. (2), ve kterém se původní text rozšířil o slova „nebo na návrh silničního správního úřadu nebo po projednání s ním“. Jde totiž o to, že do účinnosti novely mohl vlastník dálnice, silnice či místní komunikace kácet dřeviny na silničních pozemcích pouze na návrh policie nebo po projednání s ní. Rozšíření o návrh nebo o projednání se silničním správním úřadem není sice na škodu, ale tato úprava by měla zcela bezesporu logiku, pokud by na jejím základě bylo možné bez dalšího dřeviny odstranit. Novela však neodstranila zásadní překážku v této činnosti, podle které je toto oprávnění vlastníka pozemní komunikace podmíněno postupem v souladu se zvláštními předpisy. Lze proto konstatovat, že místo zjednodušení pouze komplikuje situaci vlastníka pozemní komunikace, který je povinen mimo postupu dle ustanovení zákona č. 114/1992 Sb. (tedy oznámení příslušnému orgánu ochrany přírody) věc projednat i s policií a sil-

ničním správním úřadem. V této souvislosti navíc vyvstává otázka jaké dřeviny mohou vůbec růst na silničních pozemcích, když dle ustanovení § 11 odst. 1 zákona se na těchto pozemcích nachází stavba pozemní komunikace. Zcela logicky se proto nabízí jednodušší a logické řešení, aby toto ustanovení umožňovalo vlastníku komunikace odstranit dřeviny na základě pouhého projednání se silničním správním úřadem, bez jakýchkoli dalších formalit a samozřejmě ne ze silničního pozemku, ale ze stavby příslušné komunikace.

Navržené změně ustanovení § 17 odst. (3) nelze upřít snahu o vymezení jasných pravidel, za jakých lze zřídit věcné břemeno k cizímu pozemku, který byl v minulosti zastavěn stavbou dálnice, silnice či místní komunikace. Nově zde byly stanoveny podmínky, které prokazují vlastníku stavby, že se nepodařilo dosáhnout dohody s vlastníkem pozemku. Jde především o písemnou výzvu k uzavření dohody, zaslání do vlastních rukou vlastníka pozemku, obsahující návrh vlastníka stavby na zřízení věcného břemene, návrh úplaty a upozornění, že neodpoví-li na výzvu do 30 dnů ode dne doručení, má se za to, že dohodu odmítá. Tato věcná břemena měla být nově zřizována za cenu stanovenou prováděcím právním předpisem, k jehož vydání je v souladu s ustanovením § 46 odst. 3 této novely příslušné Ministerstvo financí ČR. Touto konstatací by bylo možné s výkladem skončit. Zásadním problémem ovšem je, že dne 11. 5. 2006 vyšel ve Sbírce zákonů zákon č. 186/2006 Sb., tedy zákon o změně zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona, který v části dvacáté novelizuje i zákon o pozemních komunikacích, a to v této souvislosti bohužel tak, že mění celé ustanovení § 17.

O vyvlastnění od 1. 1. 2007 rozhoduje vyvlastňovací úřad, kterým jsou především obecní úřady obcí s rozšířenou působností, ovšem o vyvlastnění pozemku formou omezení vlastnického práva věcným břemenem, který je zastavěn existujícími dálnicemi, silnicemi a místními komunikacemi, rozhodují příslušné speciální stavební úřady. Legislativní problém spočívá v tom, že oba tyto zákony nabyly účinnosti ve stejný okamžik, a tím je den 1. 1. 2007. Reálně tedy existují dvě naprosto rozdílná ustanovení § 17 zákona č. 13/1997 Sb., která řeší tutéž věc, ale odlišným způsobem a nabyly účinnosti ke stejnému dni. Vzhledem k tomu, že do účinnosti těchto zákonů nedošlo ke zrušení jednoho z ustanovení musí se praxe řídit ustanovením pozdějším vyplývajícím ze zákona č. 186/2006 Sb., a to podle pravidla „lex posterior derogat legi prio-

ri“, což znamená, že zákon pozdější ruší zákon dřívější. Takovéto situace by se ovšem neměly v praxi vyspělého právního státu vůbec vyskytovat.

#### **Ustanovení § 2:**

Dálnice, silnice a místní komunikace zabezpečují zpřístupnění jednotlivých částí území České republiky a sídelních útvarů silniční dopravou, a slouží tak k uspokojování základních potřeb obyvatel ČR. Proto je třeba považovat tyto stavby za veřejně prospěšné, neboť bez jejich existence a efektivního fungování si nelze představit uspokojování základních, ekonomických a dalších rozhodujících potřeb společnosti. Jako veřejně prospěšné jsou sice stavby dopravní infrastruktury deklarovány v ustanovení § 170 odstavec (1) písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., (stavební zákon), ale na rozdíl od této skutečnosti vlastní zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. ustanovení o veřejné prospěšnosti neobsahuje. Z praktického hlediska lze v tomto směru poukázat na právní deklaraci u staveb energetických, které jsou dle ustanovení § 2 zákona č. 458/2000 Sb., (energetický zákon), budovány ve veřejném zájmu, u komunikačních sítí, které jsou dle ustanovení § 7 odstavec (2) zákona č. 127/2005 Sb., (o elektronických komunikacích), rovněž budovány a poskytovány ve veřejném zájmu a konec konců i zákona č. 274/2001 Sb., (o vodovodech a kanalizacích), podle jehož ustanovení § 1 jsou vodovody a kanalizace určeny pro veřejnou potřebu rovněž budovány ve veřejném zájmu, a to přesto, že v žádném případě význam těchto sítí a jejich využití nedosahuje celospolečenského významu dálnic, silnic a místních komunikací. Výstavba pozemních komunikací tak zůstává jako jediná z veřejně prospěšných věcí, která nemá veřejný zájem, ale ani veřejnou prospěšnost, upravenou ve svém zákoně. Význam pozemních komunikací je přitom nezpochybnitelný. Vyniká nejen při zajišťování základních společensko-ekonomických funkcí daného státu, ale i při nepříznivých klimatických podmínkách, kdy dojde k přerušení přístupu do některých oblastí, a tím k nemožnosti zabezpečit nezbytné základní služby pro obyvatelstvo (zásobování, zdravotní služba apod.).

Dle současné právní úpravy je nutné, zejména ve vyvlastňovacím řízení, velmi složitým způsobem prokazovat tzv. veřejný zájem. Vlastní veřejná prospěšnost, jak vyplývá z dosavadních praktických zkušeností, pro účely vyvlastnění nepostačuje. Toto prokazování je mnohdy značně časově náročné, s negativním dopadem na dél-

ku přípravy staveb. Zakotvením tohoto institutu do zákona o pozemních komunikacích by došlo k významným časovým úsporám, a to především odpadnutím jeho složitějšího prokazování. Stanovení veřejného zájmu přímo v zákoně přitom neodnímá příslušnému úřadu povinnost prokázat, že veřejný zájem na provedení konkrétní stavby převažuje nad jiným konkrétně dotčeným veřejným zájmem. V řízení o vyvlastnění tak zejména bude součástí rozhodnutí o vyvlastnění též rozhodnutí o tom, že zájem na dosažení účelu vyvlastnění převažuje nad zachováním dosavadních práv vyvlastňovaného.

Dále je nutné z důvodů stálých interpretačních potíží, a to včetně soudů ČR, jasně definovat, že pozemní komunikace, mimo účelových komunikací, je stavbou a nikoli jen dopravní cestou.

Z tohoto důvodu je žádoucí upravit současné znění odstavce (1) např. následujícím způsobem (navržené úpravy jsou v textu zvýrazněny):

(1) **Dálnice, silnice a místní komunikace jsou stavbou a účelová komunikace může být dle svého stavebního provedení stavbou, tvořící dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly<sup>1)</sup> a chodci včetně součástí a příslušenství nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.**

Dále by bylo vhodné současný odstavec (2) přečíslovat na odstavec (3) a jako odstavec (2) nově vložit text obdobného znění:

(2) **Dálnice, silnice a místní komunikace jsou stavbami veřejně prospěšnými\*, které jsou zřizovány a spravovány ve veřejném zájmu\*\*.**

\* ustanovení § 170 zákona č. 183/2006 Sb. – stavební zákon.

\*\* ustanovení § 3 zákona č. 184/2006 Sb. – o vyvlastnění.

#### **Ustanovení § 3:**

Současné znění řeší zařazování pozemních komunikací do jednotlivých kategorií a jejich změnu, plně je opomenuto vyřazování z těchto kategorií a změny mezi třídami, ač k nim běžně dochází. Obecně je rovněž nutné doplnit ustanovení, že na rozhodování silničního správního úřadu se v tomto případě nevztahují obecné předpisy o správním řízení.

Zákon by měl pamatovat i na v praxi se vyskytující případy, kdy po výstavbě obchvatu města či obce zůstává bývalý průjezdní úsek silnice, který příslušná obec, případně i kraj odmítají převzít a zařadit jej jako místní komunikaci či silnici II., resp.

III. třídy. V takovýchto případech by měl zákon jasně stanovit, že není-li o původní úsek silnice zájem, pak příslušný silniční správní úřad tuto silnici zruší.

#### **Ustanovení § 10:**

Dosavadní úprava jednoznačně neformuluje způsob připojování pozemních komunikací navzájem, což ve svých důsledcích vedlo k rozporu mezi zákonem a jeho prováděcí vyhláškou (ust. § 2 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb.). Dle textu zákona lze totiž pozemní komunikace, tedy i účelové, připojovat navzájem zřizováním křižovatek. Uvedená vyhláška však na rozdíl od této dikce uvádí, že křižovatkou není úroveň připojení polní nebo lesní cesty, čímž zcela zřejmě vybočuje ze zákonného rámce.

Z hlediska výstavby je rovněž třeba přesně vymezit přiřazování okružních křižovatek k pozemním komunikacím. Okružní křižovatka by měla být součástí té komunikace, jejíž provoz převádí, a teprve, je-li takových komunikací v této křižovatce více, pak použít princip, že náleží ke komunikaci vyšší kategorie či třídy.

V neposlední řadě je pak nutné, z důvodu ochrany dálnic a rychlostních silnic, jakož i bezpečnosti provozu na nich, přesněji formulovat zákaz přímého připojení nemovitosti na dálnici či rychlostní silnici a současně upřesnit postup a kompetence silničních správních úřadů při vydávání rozhodnutí o připojení s jasnou úpravou spočívající v zásadě, že se komunikace nižší kategorie či třídy připojují ke komunikaci vyšší kategorie či třídy a nikoli naopak, jak současná právní úprava připouští. Kompetentní k tomuto rozhodnutí by měl být silniční správní úřad příslušný ke komunikaci vyšší kategorie či třídy.

Z těchto důvodů by bylo vhodné § 10 přepracovat např. do následující podoby:

**(1) Dálnice, silnice a místní komunikace se navzájem připojují křižovatkami. Pozemní komunikace nižší kategorie nebo třídy se připojují ke komunikaci vyšší kategorie nebo třídy. Na silnice s výjimkou rychlostních silnic a na místní komunikace s výjimkou rychlostních místních komunikací lze na vhodných místech připojovat účelové komunikace sjezdem nebo sousední nemovitosti zřízením samostatného sjezdu. Na rychlostní místní komunikace lze na vhodných místech připojovat pouze čerpací stanice. Na silnice I. třídy a dopravně významné sběrné místní komunikace lze připojit účelové komunikace sjezdem nebo sousední nemovitosti samostatným sjezdem pouze výjimečně. Dopravně důležité veřejné účelové komunikace**

**mohou být na silnice s výjimkou rychlostních silnic nebo na místní komunikace s výjimkou rychlostních místních komunikací připojeny křižovatkou.**

**(2) Větvě mimoúrovňových křižovatek jsou součástí pozemní komunikace vyšší kategorie nebo třídy. Okružní křižovatky jsou součástí pozemní komunikace vyšší kategorie nebo třídy pouze za podmínky, že provoz na této pozemní komunikaci vyšší kategorie nebo třídy skutečně převádějí. Větvě úrovňových křižovatek jsou součástí pozemní komunikace nižší kategorie nebo třídy.**

**(3) Na dálnice a rychlostní silnice a na ně připojená účelová zařízení (čerpací stanice, motely, motoresty, občerstvení a autoservisy) je zakázáno zřizovat přímé připojení nemovitosti s výjimkou účelových komunikací, kterými jsou na dálnici a rychlostní silnici připojeny nemovitosti sloužící správci dálnice nebo správci silnice. Účelová zařízení mohou být umístěna pouze na odpočívce.**

**(4) O připojování podle odst. (1) a (3) rozhoduje silniční správní úřad, do jehož působnosti spadají pozemní komunikace vyšší kategorie nebo třídy. Tento silniční správní úřad si před vydáním rozhodnutí :**

**a) o vzájemném připojení dálnice, silnice nebo místní komunikace, o úpravě takového připojení nebo o jeho zrušení vyžádá předchozí souhlas vlastníka nebo budoucího vlastníka pozemní komunikace vyšší kategorie nebo třídy, b) o připojení účelové komunikace, případně sousední nemovitosti k silnici nebo místní komunikaci, o úpravě takového připojení nebo o jeho zrušení vyžádá předchozí souhlas vlastníka dotčené pozemní komunikace a jedná-li se o dálnici nebo rychlostní silnici také stanovisko Ministerstva vnitra ČR v ostatních případech stanovisko Policie ČR.**

**(5) Prováděcí předpis upraví technické podmínky pro připojování dálnic, silnic a místních komunikací navzájem, podmínky pro připojování účelových komunikací a podmínky připojování sousedních nemovitostí.**

#### **Ustanovení § 11:**

Dosavadní úprava „silničního pozemku“ vyvolává značné potíže de facto i de iure. Platné znění zákona v definici silničního pozemku např. opomíjí středové ostrovy okružních křižovatek a plochy uvnitř větví mimoúrovňových křižovatek, které jsou pro



existenci těchto křižovatek nezbytné. Protože se jedná o pojmy, od nichž se odvíjí značná část dalších ustanovení zákona, především pak vykupování pozemků pro stavbu, vydávání rozhodnutí o umístění stavby, stavební povolení atp., bylo by žádoucí zavést nové vymezení pojmu silničního pozemku, který může být definován jako část zemského povrchu zastavěná nebo určená k zastavění stavbou dálnice, silnice nebo místní komunikace, tedy určená pro vybudování, provoz, údržbu a ochranu dálnice, silnice a místní komunikace. Tato definice odpovídá nejen obecným právním předpisům, ale i dosavadní soudní judikatuře (např. rozsudek Nejvyššího soudu ČR z 19. 12. 1997 sp. zn. Cdon 1438/96) a legislativě zemí Evropského společenství.

Z tohoto důvodu se doporučuje změnit v tomto paragrafu odstavec (1) a odstavec (5) následujícím způsobem:

**(1) Silniční pozemek je část zemského povrchu, na němž se nachází stavba dálnice, silnice nebo místní komunikace, nebo je pro jejich vybudování určen. Je tvořen pozemkem pod tělesem pozemní komunikace, pod silničním pomocným pozemkem, pod ostrovy okružních křižovatek a obvykle i plochami uvnitř větví mimoúrovňových křižovatek.**

#### **Ustanovení § 14:**

V souvislosti s přijetím zákona č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 30/2001 Sb. byly mezi dopravní značky zařazeny i označení názvu ulic (IS 22a – IS 22f) a tzv. kulturní turistické či komunální cíle (IS 23 – IS 24c). Tyto značky slouží pouze k místní orientaci a z tohoto důvodu by neměly být součástí ani příslušenstvím dálnic a silnic. Jejich umístění by měla zajišťovat příslušná obec resp. vlastník kulturního či turistického cíle.

#### **Ustanovení § 15:**

Z důvodů interpretačních potíží a z nich vyplývajících sporů je žádoucí upřesnit ust. § 15 odst. 1 ohledně silniční vegetace. Stromy a keře rostoucí v průjezdním úseku dálnice či silnice plní funkci estetickou, okrasnou a ochrannou z hlediska životního prostředí dané aglomerace, nikoliv tedy funkci dopravní. Tato zeleň je významným prvkem dotvářejícím urbanistický vzhled obcí. Silniční vegetace v průjezdních úsecích by proto měla být začleněna do veřejné zeleně příslušné obce. Tato úprava by odpovídala i soudní judikatuře, která tyto otázky řeší obdobně (např. rozsudek Krajského soudu v HK ze dne 4. 11. 1997 sp. zn. 17 Co

441/97). Dále je třeba doplnit ustanovení, že mimo průjezdní úsek je vlastník dálnice, silnice a místní komunikace oprávněn oklešťovat a se souhlasem příslušného silničního správního úřadu odstraňovat stromové a jiné porosty rostoucí na silničních pomocných pozemcích a tělesech, což by odpovídalo obdobným zákonným úpravám, např. zák. č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích.

#### **Ustanovení § 35:**

V souvislosti s ust. § 11 a celkovým kontextem zákona se jeví jako nezbytné zakotvit do jeho znění i ochranu silničního pozemku, na němž je vybudována stavba pozemní komunikace. Tato ochrana v platném zákoně naprosto absentuje. Realizace této zásady je přitom bezpodmínečně nutná k zajištění ochrany pozemních komunikací před nepovolenými zásahy do těchto pozemků. Jinými slovy, není-li chráněn pozemek, nemůže být dostatečně účinně chráněna ani stavba na něm spočívající.

#### **Ustanovení § 36:**

Toto ustanovení je třeba uvést do souladu se zákony č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích, a zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích. Smlouva o zřízení věcného břemene by měla být rozšířena o typ smlouvy spočívající ve finanční náhradě za omezení užívání nemovitosti a pokud tato úprava nebude přijata, dosavadní povinnost vlastníka komunikace uzavírat smlouvy o zřízení věcného břemene provázat s povinností a právem vlastníka vedení takovouto smlouvu uzavřít se stanovením, že věcná břemena zřizovaná ke stavbě pozemní komunikace se nezapisují do katastru nemovitostí. Především tato skutečnost je dle platné úpravy překážkou zřizování věcných břemen, jelikož se stavby pozemních komunikací do katastru nemovitostí nezapisují.

Platná právní úprava postrádá povinnost vlastníků různých vedení:

- uvést stavbu pozemní komunikace, případně pozemek do předchozího stavu;
- zajistit na dobu nezbytně nutnou vyvěšení, případně provizorní odstranění vedení při provádění oprav mostů (propustů) jejich vlastníkem.

#### **Ustanovení § 40 odst. 2:**

V silniční síti dochází každoročně ke změnám dopravního významu nebo určení silnic nebo jejich úseků v souvislosti s dokončením výstavby

nových pozemních komunikací (dálnic i rychlostních silnic) nebo se změnou vedení silničních tahů v intravilánech měst. Zařazení nově vybudované komunikace musí korespondovat s účelným uspořádáním silniční sítě v přilehlé oblasti, zejména se zajištěním její spojitosti a současně se zajištěním dalších potřebných změn v souvislosti s využitím původní silnice. Tyto změny obvykle zasáhnou do uspořádání sítě silnic všech tříd i do místních a účelových komunikací. Vzhledem k tomu, že silnice musí i přes rozdílné vlastnictví k jednotlivým třídám silnic tvořit jednotnou síť, je v zájmu přehlednosti souvisejících prováděných změn v silniční síti a hospodárnosti a rychlosti správního řízení, aby příslušné rozhodnutí vydal jeden silniční správní úřad, kompetentní k provedení všech potřebných změn.

Novela zák. č. 13/1997 Sb., účinná od 1. 1. 2007, zavedla právní stav, kdy k jedné složitější změně v silniční síti budou vydávány minimálně dvě rozhodnutí (v případě změny nacházející se na území pouze jednoho kraje), a to jednak ze strany Ministerstva dopravy ČR, které má v kompetenci zařazování a vyřazování dálnic a silnic I. tř. a jednak krajskými úřady, které mají kompetenci zařazování a vyřazování silnic II. a III. třídy. Úprava platná do 1. 1. 2007 umožňovala Ministerstvu dopravy ČR vydávat rozhodnutí ohledně silnic obecně, samozřejmě se souhlasem příslušného krajského úřadu a na základě darovací smlouvy uzavřené mezi ŘSD ČR a příslušným krajem.

#### **Ustanovení § 44 odst. (2):**

Současné znění tohoto ustanovení tvoří speciální úpravu k zákonu č. 219/2000 Sb., o majetku ČR, a vzhledem k popsáným problémům v majetkoprávní přípravě staveb by bylo vhodné je rozšířit právě o možnost výkupu pozemků určených k výstavbě dálnic a silnic I. třídy, resp. k dodatečnému majetkoprávnímu vypořádání pozemků zastavěných těmito stavbami, za cenu obvyklou v daném místě a čase.

Z praktického hlediska je nutné uvést v této souvislosti i ekonomické ztráty, které bohužel v mnoha případech plynou z nesprávného postupu znalců při stanovení ceny obvyklé, když v rozporu se zákonem č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, tvoří tuto cenu nikoli jako obvyklou, týkající se silničních staveb, ale jako cenu průměrnou, do které zahrnují ceny pozemků pro individuální výstavbu, výstavbu obchodních center, hypermarketů apod. Tímto způsobem tak dosahují několikanásobků reálné

ceny, čímž zcela bezesporu zvýhodňují, zcela nepřiměřeným způsobem, vlastníky pozemků, kteří pak následně na takto vykalkulované ceně trvají.

Z těchto důvodů se v současném znění odst. (2) tohoto paragrafu doporučuje doplnit za poslední větu následující text:

**„Dále se tyto předpisy nepoužijí při výkupu pozemků určených rozhodnutím o umístění stavby\* pro výstavbu dálnic a silnic I. třídy a při výkupu pozemků v rámci dodatečného majetkoprávního vypořádání silničních pozemků zastavěných dálnicemi a silnicemi I. třídy. Cena těchto pozemků se stanoví jako cena obvyklá v daném místě a čase na základě znaleckého posudku. V případě, že by takto stanovená obvyklá cena byla nižší než cena zjištěná podle cenového předpisu, náleží vlastníkovi pozemku plnění ve výši ceny zjištěné.“**

## **K ostatním právním předpisům, které významným způsobem ovlivňují rychlost a efektivnost výstavby dálnic, silnic a místních komunikací**

### **Problémy, které do výstavby dálnic a silnic přinesl zákon č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění**

Skutečností je, že zákon č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, přinesl do praxe řadu problémů, z nichž některé mají významný dopad na výstavbu dálnic a silnic I. třídy, a to především tím, že zcela zásadním způsobem prodlužují majetkoprávní přípravu těchto staveb. V některých případech dochází i k naprostému zablokování již zahájené výstav-

by, jako např. v České Skalici – obchvat, dálnice u Hradce Králové apod. Společným jmenovatelem těchto nedostatků je právě nedostatečná provázanost zákona s ostatními právními předpisy. Konec konců je to i současná úprava tohoto zákona, která vyvolává opakované snahy přijmout nový zákon o urychlení výstavby dálnic a silnic v České republice.

Konkrétní přehled těch nejzásadnějších problémů, se kterými se ŘSD ČR ve své praxi v rámci majetkoprávní přípravy staveb dálnic a silnic I. třídy každodenně potýká, je následující:

## Obecné problémy:

- 1. Neexistence jednotné ceny pro výkup pozemků v celé délce trasy komunikace** – mnohým vyvlastňovacím řízením by se předešlo použitím jednotné zjištěné ceny pro výkup pozemků v celé délce trasy. V případě vyvlastňovacího řízení by pak náhrada za vyvlastnění měla být poskytnuta ve stejné výši, která odpovídá ceně zjištěné při nabývání majetku státem (spravedlivý postup v souladu s dobrými mravy vůči všem vlastníkům).
- 2. Komplikovanost naší právní úpravy** – např. v SRN, jak již bylo uvedeno, se výkupy pozemků, které jsou nutné pro výstavbu pozemních komunikací, realizují v cenách vycházejících z konkrétní reality, tedy ze stavu k čemu je daná nemovitost využívána. Jedná-li se např. o pole, odpovídá kupní cena ceně obvyklé za pole. V našich podmínkách získává příslušný pozemek vydáním územního rozhodnutí stavební charakter, a to přesto, že je de facto např. stále polem, bez inženýrských sítí a nutných investic ze strany původního vlastníka. Především tato realita vede k několikanásobnému zvýšení jeho ceny, aniž se o to původní vlastník pozemku jakkoli zasloužil. Tato skutečnost pak vede k různým spekulacím a ve svém souhrnu k celkovému prodražování staveb pozemních komunikací.
- 3. Současné znění zákona umožňuje různý a rozdílný výklad**, o čemž svědčí a má za následek skutečnost, že zejména názor na dostatečnou průkaznost a úplnost žádosti o zahájení vyvlastňovacího řízení je u různých vyvlastňovacích úřadů a mnohdy i u různých zaměstnanců v rámci jednoho vyvlastňova-

cího úřadu, různý – co na některých úřadech postačuje, jinde nestačí a je žádáno další doplnění a dokladování, přičemž příslušný úředník mnohdy sám konkrétně neví, jak a čím žádost doplnit. Tak např.:

– § 3 odst. (1) zákona – jak doložit či prokázat „převahu veřejného zájmu“ nad právem vyvlastňovaného. Např. odvolání na zvláštní zákon (zejména zákon č. 458/2000 Sb., § 3 odst. 2) v případě vynucených přeložek inženýrských sítí a následných věcných břemen obvykle nestačí.

– § 4 odst. (1). zákona – jakým způsobem doložit či prokázat „rozsah, který je nezbytný...“ Průkazný soulad vyvlastnění s územně plánovací dokumentací, územním rozhodnutím, příslušným geometrickým plánem a dokumentací pro stavební povolení mnohdy nestačí.

– § 5 odst. (1) zákona – otázka doložení či prokázání skutečnosti, že „vyvlastnitel učinil vše pro to ...“ Jde o značně obecné ustanovení, které by se nemělo v právních předpisech používat. V praxi totiž nelze prokázat, že bylo učiněno úplně vše, jelikož zcela objektivně je vždy možné učinit ještě něco jiného. Navíc takto znějící ustanovení umožňuje pluralitu názorů, kdy každý může mít jiný názor, pokud jde o rozsah učiněných opatření. Pro zahájení řízení je ovšem toto ustanovení zcela zásadní.

- 4. Neprovázanost s ostatními právními předpisy** – zákon o vyvlastnění vedl v praktických dopadech k tomu, že z výjimečného prostředku, jakým vyvlastnění beze sporu je, se v praktické realizaci stává zcela běžným postupem. Tato situace vyplývá z platného znění § 12 odst. (4) zák. č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky, kde je uvedeno, že – „při úplatném nabývání majetku lze cenu sjednat pouze do výše rovnající se ocenění tohoto majetku podle zvláštního právního předpisu. Ve veřejném zájmu může ministerstvo financí dát předchozí souhlas ke sjednání ceny vyšší. To platí obdobně, je-li majetek nabýván v dražbě“. Zákon o vyvlastnění naopak ve svém ustanovení § 10 přijal koncepci náhrady ve výši ceny obvyklé a dalších náhrad uvedených v odstavci (2) téhož ustanovení. Získává-li tedy potřebné pozemky stát (dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy), jejich nabývání se nebyvalou měrou komplikuje, celý proces se prodlužuje a také zcela samozřejmě značně prodražuje ( znalecké posudky, žádosti směřující na Ministerstvo

financí o předchozí souhlas ke sjednání ceny vyšší než zjištěné, zdoluhavá korespondence, vlastní vyvlastňovací řízení apod.). Zatímco v SRN se vyvlastnění týká pouze necelého 1% všech případů, v České republice začíná být tento trend naprosto opačný.

## Legislativní problémy zákona č. 184/2006 Sb.:

- 1. § 5 odst. (1)** – minimální lhůta 60 dnů je zbytečně dlouhá, a to zejména s přihlédnutím ke skutečnosti, že „vyvlastnitel musí učinit vše pro to, aby vyvlastňovanému byl po dobu nejméně šesti měsíců znám účel vyvlastnění“. S touto lhůtou je spojen i problém jak postupovat v případech, kdy vlastník neustále (ve lhůtě 60 dnů od doručení návrhu smlouvy) dělí vlastnické podíly mezi další rodinné příslušníky či své známé. Takové jednání má za následek nemožnost uplatnit návrh na vyvlastnění, jelikož v zákonem stanovené lhůtě dojde ke změně spoluvlastnických podílů.
- 2. § 5 odst. (2)** – je legislativně značně diskutabilní. Budou-li nemovitosti získány dohodou, jak zákon předpokládá, bude se jednat o kupní smlouvu. Z hlediska rovnosti práv všech zúčastněných subjektů, tj. vlastníků staveb a pozemků, pak takovýto vlastník získá, za současného znění tohoto ustanovení (dohoda musí obsahovat nárok vyvlastňovaného, i když v této době ještě vyvlastňován není, na vrácení převedených práv, pokud nebude zahájeno uskutečňování účelu převodu do 3 let od uzavření dohody), výhodu oproti ostatním vlastníkům, jelikož v kupních smlouvách uzavíraných na základě zákona č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, se obdobná klauzule nepoužije. Získá-li totiž stavebník pozemky či stavbu dohodou, tedy dobrovolným právním aktem, postrádá vlastní vrácení převedených práv smyslu a je ve své podstatě diskriminační jak vůči nabyvateli nemovitosti, tak i vůči ostatním vlastníkům, kteří své nemovitosti bezproblémově prodali. Z právního hlediska lze tuto snahu pochopit v případech, kdy k vyvlastnění dojde. Jedná se o nedobrovolný akt, který je ovšem dostatečným způsobem ošetřen ustanovením § 26, podle kterého vyvlastňovací úřad na žádost vyvlastňovaného (správně by mělo být vyvlastněného, protože

rozhodnutí nabylo právní moci) rozhodne, že provedené vyvlastnění se zrušuje.

- 3. § 6 zákona** – neřeší vyvlastnění a jeho důsledky včetně náhrad v případě, že je na předmět vyvlastnění nařízena exekuce příp. vydán exekuční příkaz k prodeji. Účinky exekuce, případně exekučního příkazu tak přecházejí na nového vlastníka (je-li nabyvatelem stát, pak v této souvislosti srovnej ustanovení § 41 odst. (1) zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky).
- 4. § 10 odst. (1)** – ustanovení o náhradě ve výši ceny obvyklé má v praxi za následek skutečnost, že náhrady stanovené ve výši ceny obvyklé pro stejný předmět vyvlastnění znaleckými posudky zajištěnými vyvlastňovanými jsou zpravidla několikanásobně vyšší než dle posudků opatřených vyvlastnitelem nebo než je cena zjištěná dle cenového předpisu. Za vyvlastnění by proto měla být poskytnuta náhrada ve stejné výši, za jakou byly pro stejné podmínky a pro tutéž stavbu realizovány výkupy kupními smlouvami. Neměl by tedy existovat rozdíl, mnohdy velmi podstatný, v kupní ceně a v náhradě za vyvlastnění.
- 5. § 10 odst. (2) a (3)** – tato ustanovení zakládají faktickou, ale i právní nerovnost mezi vlastníky, kteří prodají potřebné nemovitosti dobrovolně, a vlastníky, kteří musí být vyvlastněni. Ti, kteří projdou vyvlastněním jsou zcela evidentně zvýhodněni. Odrzří nejen podstatně vyšší náhradu, ale i další náhrady spočívající v úhradě stěhovacích nákladů, nákladů spojených se změnou místa podnikání a dalších obdobných nákladů. V tomto směru je termín „dalších obdobných nákladů“ legislativně pochybný, neboť umožňuje uplatňování nákladů přesně zákonem nespécifikovaných, čímž dále rozevírá výše uvedenou nerovnost. Vyvlastňování např. požadují placení nájmu v nové nemovitosti, úhradu nákladů na její opravy apod. Problémem je rovněž skutečnost, že tyto náhrady mají být hrazeny předem, zákon používá termín „vynaloží“ místo termínu „vynaložil“. Tato úprava pak vyvolává problémy, jak tyto náhrady objektivně a v souladu s právními předpisy kvantifikovat předem.
- 6. § 12 zákona** – je z legislativního hlediska chybný. Zákon totiž nestanoví u zanikajícího nájmu dobu, za kterou náleží nájemci náhrada ve výši ceny tohoto práva. Nájemci a vlastníci tak v této souvislosti zcela záměrně uzavírají

nájemní smlouvy na dlouhou dobu a nájemci poté uplatňují náhrady za 6, 10 i více let. Právní úprava tohoto ustanovení vyvolává i pochybnosti, zda náhrada za věcná břemena či nájem musí být určena vždy (zákon používá slovo „náleží“ nikoli např. výraz „vzniká právo“), a to i v případech, ve kterých oprávněná osoba náhradu nepožaduje.

**7. § 20 odst. (4)** – náklady spojené s vyhotovením znaleckého posudku hradí vyvlastnitel. V rámci vyvlastňovacího řízení může být vyhotovováno a obvykle se tak stává, více znaleckých posudků. Zákon by měl proto upřesnit, který posudek má vyvlastnitel hradit. Z hlediska právní logiky by to měl být ten posudek, na jehož základě bylo vydáno pravomocné rozhodnutí o vyvlastnění. Navíc v případech zadání znaleckého posudku vyvlastňovaným nebo vyvlastňovacím úřadem není možné ovlivnit vlastní termín pro zpracování takového posudku ani jeho dodržení. Příslušný znalec není žádným termínem vázán a termín včetně výše znaleckého si určuje sám bez jakékoli kontroly a možnosti ovlivnění ze strany vyvlastňovatele, byť náklady i riziko opoždění v řízení nese plně vyvlastnitel. Tím dochází nejen k faktickým průtahům, ale i ke značně nadsazeným cenám za vlastní zpracování posudku.

**8. § 28 zákona** – nastoluje zcela nestandardní právní vztahy. Podáním žaloby k soudu do 30 dnů od nabytí právní moci rozhodnutí vyvlastňovacího úřadu se odkládá jeho právní moc a vykonatelnost. Je tedy nutné k zahájení realizace stavby zjišťovat u soudu zda někdo žalobu uplatnil nebo je možné zaplatit náhradu, zahájit práce a riskovat případnou žalobou návrat do původního právního vztahu, a to až do pravomocného soudního rozhodnutí? Podle našich dosavadních zkušeností jsou praktické lhůty pro rozhodnutí soudů mimo reálný čas. Všechny provedené úkony při přípravě staveb (vyjádření, rozhodnutí, dokumentace apod.) tím ztrácejí platnost a příprava stavby se musí pravděpodobně opakovat od samého počátku, mnohdy již za platnosti jiných zákonů a předpisů.

**9. Problém pro praxi přinášejí i lhůty** vyplývající z ustanovení § 5 odst. (2) a § 24 odst. (2) písm. g), v návaznosti na § 25 odst. (4) a § 26. Vyvlastňovanými jsou velmi často skupiny vlastníků, kteří jsou navzájem provázáni svým nesouhlasem se stavbou. Ti využívají všech prostředků, jak dosáhnout prodloužení správních i soudních řízení, a tím i oddá-

lení realizace stavby. Pokud např. první z nich uzavřou dohodu podle § 5 odst. (2), tak další tímto záměrným prodlužováním dosáhnou toho, že lhůty uplynou před uskutečňováním účelu vyvlastnění a vykoupené nemovitosti je nutné vrátit. Prodlužování řízení nahrává i realita, že k vlastnímu zahájení stavebních prací je nutné získat stavební povolení, které předpokládá kompletní majetkoprávní vypořádání trasy budoucí komunikace, což představuje získat pozemky od stovek, ale i tisíců vlastníků nemovitostí. Stavební řízení, odvolání proti rozhodnutí, využití možnosti uplatnit žalobu s odkladným účinkem u soudu či požádat o předběžné opatření je časově tak náročné, že stanovené lhůty obvykle uplynou, a to přesto, že veřejný zájem na dané stavbě trvá.

Při majetkoprávní přípravě staveb dálnic a silnic I. třídy, kdy je nutné využít právní institut vyvlastnění, se lze setkat s různými výklady vyvlastňovacích úřadů. Značné rozpory se objevovaly zejména v interpretaci ustanovení článku LVI bodu 2. zákona č. 186/2006 Sb. Tyto výkladové rozpory vyplývaly ze skutečnosti, že zákon o vyvlastnění v ustanovení § 31 stanoví, „že žádosti o vyvlastnění, o nichž bylo řízení zahájeno přede dnem účinnosti zákona (tj. přede dnem 1. 1. 2007) a dosud nebylo pravomocně ukončeno, se projednají a rozhodnou podle právní úpravy účinné ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona“. Naproti tomu zákon č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů, v části padesáté druhé, čl. LVI bodu 1 stanoví, že „správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona (1. 1. 2007) se dokončí podle dosavadních právních předpisů“ a v bodu 2 pak uvádí, že „vyvlastňovací řízení zahájená přede dnem 1. července 2006 se dokončí podle zákona č. 50/1976 Sb., (stavební zákon), ve znění čl. LV tohoto zákona“. Jak již bylo uvedeno, obě tato ustanovení nabyla účinnosti současně, a to k 1. 1. 2007.

Ve stručnosti tyto rozpory nacházely živnou půdu z názoru, že část padesátá druhá čl. LVI bod 2 zákona č. 186/2006 Sb. se časově vztahovala a upravovala pouze část padesátou první čl. LV téhož zákona, a to výhradně na dobu její účinnosti, tj. od 1. 7. 2006 do 31. 12. 2006. V současné době, tedy od 1. 1. 2007, se již dle tohoto výkladu ustanovení čl. LVI bod 2 nepoužije a veškerá řízení zahájená před 1. 1. 2007 se dokončí podle zákona č. 184/2006 Sb., tedy bez ohledu na to, zda byla zahájena před 1. 7. 2006.

Je třeba uvést, že takovýto výklad není správný,

nemá oporu v platném právním řádu a je s ním svým způsobem v přímém rozporu. Je tomu tak z následujících důvodů:

– Je nutné zdůraznit, že zákon č. 183/2006 Sb., zákon č. 184/2006 Sb. a zákon č. 186/2006 Sb. s výjimkou uvedenou v čl. LVII zákona č. 186/2006 Sb., nabyly účinnosti ke stejnému datu, tj. k 1. 1. 2007. Nemohly proto upravovat právní vztahy již v době, kdy ještě jejich účinnost nenastala. Jednalo by se o tzv. pravou retroaktivitu, kterou náš právní řád nepřipouští.

– Dále je třeba uvést, že obecně platí pravidlo, resp. interpretační zásada, „lex posterior derogat legi priori“, tedy že zákon pozdější deroguje zákon předchozí. Zákon č. 183/2006 Sb. sice v ustanovení § 190 odst. (3) písm. d) uvádí, že řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle dosavadních předpisů, ovšem s výjimkou „řízení o vyvlastnění, které se dokončí podle zvláštního právního předpisu“. Zákon č. 184/2006 Sb. v ustanovení § 31 uvádí, že „žádosti o vyvlastnění, o nichž bylo řízení zahájeno přede dnem účinnosti tohoto zákona a dosud nebylo pravomocně skončeno, se projednají a rozhodnou podle právní úpravy účinné ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona“, což se na první pohled jeví jako právně rozporné s ustanovením čl. LVI bodu 2 zákona č. 186/2006 Sb., kde je uvedeno, že „vyvlastňovací řízení zahájená přede dnem 1. července 2006 se dokončí podle zákona č. 50/1976 Sb., ve znění čl. LV tohoto zákona“. Ve skutečnosti se však o žádný rozpor nejedná, neboť podle zákona č. 50/1976 Sb., ve znění účinném od 1. 7. 2006, se dokončí pouze řízení zahájená přede dnem 1. 7. 2006. Ostatní řízení zahájená později se již dokončí podle zákona č. 184/2006 Sb. Článek LVI zákona č. 186/2006 Sb. je tedy především speciálním ustanovením k výše uvedeným ustanovením citovaných zákonů. I kdybychom, byť pouze teoreticky, nějaký rozpor připustili, pak se dle výše uvedené interpretační zásady musí přednostně použít ustanovení zákona vydaného později, a tím je právě zákon č. 186/2006 Sb.

– Vzhledem k tomu, že ustanovení čl. LVI zákona č. 186/2006 Sb. nabylo účinnosti dnem 1. 1. 2007 nelze je jakkoli výkladově vázat k ustanovení čl. LV téhož zákona, které nabylo účinnosti již dnem 1. 7. 2006 a dle čl. LVII bodu 2 téhož zákona pozbylo platnosti dnem 31. 12. 2006. Tato ustanovení se tedy časově míjela a je proto zřejmé, že v té době neúčinné ustanovení

(čl. LVI) nemohlo právně regulovat ustanovení již účinné (čl. LV).

– Právní úpravu provedenou zákonem č. 186/2006 Sb. je naopak nutné považovat za racionální a logickou, a to ze všech hledisek hospodárnosti, rychlosti a včasnosti vyvlastňovacích řízení. Je nesporné, že řízení zahájená před 1. 7. 2006 byla k 1. 1. 2007 v takovém stadiu rozpracování, kdy již bylo možné v nejkratší době vydat rozhodnutí. Nevložením čl. LVI do zákona č. 186/2006 Sb. by se takto rozpracovaná řízení nejen značně zkomplikovala, ale i časově prodloužila, což by mělo vážné dopady na realizaci veřejně prospěšných staveb dálnic a silnic I. třídy a ve svých důsledcích i na právní jistoty občanů.

Ze všech těchto důvodů je proto zřejmé, že vyvlastňovací řízení zahájená přede dnem 1. 7. 2006 měla být dokončena podle zák. č. 50/1976 Sb. ve znění čl. LV zák. č. 186/2006 Sb., čemuž ovšem praxe realizovaná vyvlastňovacími úřady neodpovídá.

V praxi se projevuje nejednotnost v postupech, způsobu ocenění a mnohdy i neznalost znalců při stanovení ceny obvyklé v daném místě a čase, značné problémy činí i oceňování věcných břemen. Znalecké posudky od různých znalců na tutéž věc se mnohdy liší v několikanásobcích stanovených náhrad. Bylo by proto velmi potřebné zajistit postup znalců jednotnou metodikou.

Naznačené problémy jsou, řečeno z pohledu praktického výkonu, problémy zásadními, které zákon z pohledu investora staveb pozemních komunikací přinesl. Jejich výčet proto není a ani nemůže být vyčerpávající, a navíc vše ověřující praxe objeví a pojmenuje problémy další, které se dosud v souvislosti s vyvlastněním nevyskytly. Vzhledem k rozsahu zákona a množství v této publikaci popsaných problémů je ovšem zcela zřejmé, že jeho změna, se současným přizpůsobením obdobným normám ve vyspělých evropských zemích, zůstává nutná.

## **Zkrácení lhůt pro správní řízení a omezení možnosti jejich prodloužení**

V této souvislosti je nutné konstatovat, že lhůty pro správní řízení stanovené zákonem č. 500/2004 Sb., (správní řád), jsou poměrně dlouhé a ve svých důsledcích vedou k prodlužování přípravy výstavby pozemních komunikací. Za účelem zkrácení doby trvání správních řízení ve věcech realizace staveb ve veřejném

zájmu lze zvážit přijetí speciální právní úpravy zkracující lhůty pro vydání správních rozhodnutí ve správních řízeních týkajících se těchto staveb. Přestože jde o lhůty pořádkové, tzn. o lhůty, v případě jejichž porušení není stanovena sankce, lze předpokládat, že zkrácení lhůt by vedlo k zrychlení správních řízení.

Vedle zkrácení lhůt je rovněž vhodné zvážit přijetí speciální právní úpravy, která omezí možnost prodlužování lhůt nadřízeným správním orgánem.

### **Možnost provést stavební řízení bez prokázání práv stavebníka k nemovitostem nezbytným pro realizaci stavby**

V části „problémy v majetkoprávní přípravě staveb dálnic a silnic“ je poukázáno na celkovou složitost, která může vést až k případnému zablokování stavebního řízení do majetkoprávního vypořádání pozemků nutných k realizaci stavby konkrétní pozemní komunikace. Do nové právní úpravy by proto bylo potřebné začlenit možnost stavebníka veřejně prospěšných staveb provést stavební řízení bez nutnosti prokázání práv stavebníka k nemovitostem nezbytným pro realizaci stavby s tím, že možnost zahájit stavební práce by byla vázána na vydání souhlasu příslušného stavebního úřadu, tzn. vždy až po získání stavebního povolení a získání práv opravňujících stavebníka zřídit na pozemku stavbu dálnice anebo rychlostní silnice.

### **Vypořádání práv třetích osob k nemovitostem v případě výkupu nemovitostí potřebných pro stavbu**

Jelikož vykupované nemovitosti, nezbytné pro realizaci staveb, nemohou být zatíženy právy třetích osob, bylo by potřebné, aby se nová právní úprava zabývala i režimem vypořádání ostatních práv k pozemkům v případě převodu vlastnického práva na základě kupní smlouvy při výkupu nemovitostí, pro účely realizace staveb ve veřejném zájmu. Nová právní úprava by tak měla zajistit, že smluvní předkupní práva, zástavní práva, věcná břemena a ostatní práva třetích osob zaniknou okamžikem převodu nemovitosti na kupujícího s tím, že pokud nedojde k dohodě

mezi vlastníkem pozemku a oprávněným z těchto práv, složí kupující kupní cenu u soudu, který rozhodne o uspokojení nároků těchto osob. Vypořádání práv třetích osob by tak bylo obdobné vypořádání práv, která zanikla vyvlastněním. Nový zákon o vyvlastnění, nový stavební zákon ani nový správní řád se touto problematikou nezabývají.

Dle nového stavebního zákona (tj. zákona č. 183/2006 Sb.) je však nově zavedeno zákonné předkupní právo pro obec, kraj a stát k pozemkům či jejich částem, které jsou na základě územního nebo regulačního plánu určeny pro veřejně prospěšnou stavbu nebo pro veřejně prospěšné opatření nebo pro veřejné prostranství. Toto právo zaniká (ovšem pouze pro konkrétního vlastníka a konkrétní případ), není-li využito, resp. kupní smlouva není uzavřena, ve lhůtě 6 měsíců od doručení nabídky.

### **Vypořádání předkupních práv k nemovitostem vykupovaným pro účel realizace stavby vzniklých z titulu spoluvlastnictví**

Vypořádání předkupních práv spoluvlastníků, zejména zákonného předkupního práva z titulu podílového spoluvlastnictví (dle § 140 občanského zákoníku), ale i smluvního předkupního práva (s věcně právními účinky ve smyslu § 603 odst. 2 občanského zákoníku) činí v praxi zásadní problémy a při výkupu pozemků je v současné době jedním z nejsložitějších problémů majetkoprávní přípravy veřejně prospěšných staveb pozemních komunikací. Je nutné si uvědomit, že běžné jsou případy osmi, deseti, ale výjimkou nejsou ani případy s dvaceti i více spoluvlastníky jednoho pozemku. Takovéto, v praxi zcela běžné situace, pak vyžadují značné časové nároky na konečnou úspěšnost v jeho získání. Nová právní úprava by proto měla řešit problematiku předkupního práva vzniklého z titulu podílového spoluvlastnictví tak, že zákonné předkupní právo se při smluvním převodu nemovitosti neuplatní. Osobám oprávněným ze zákonného předkupního práva z titulu spoluvlastnictví nevznikne v důsledku neuplatnění jejich předkupního práva žádná faktická škoda, neboť nároky těchto osob budou uspokojeny poměrně podle velikosti jejich podílu z kupní ceny převáděné nemovitosti.

Jestliže je pozemek ve spoluvlastnictví více osob a některý ze spoluvlastníků svůj podíl převede státu, lze vyvlastnění podle § 5 odst. 4 zákona o vyvlastnění provést, jen jestliže účelu vyvlastnění nelze dosáhnout zrušením tohoto spoluvlastnictví. O zrušení přitom rozhoduje soud na základě žaloby na zrušení spoluvlastnictví a jeho vypořádání. Tato úprava je značně těžkopádná a vede k tomu, že v případě nemovitostí, které se nacházejí ve spoluvlastnictví s vyvlastnitelem, je zaváděn režim odlišný zejména ve stanovení příslušného orgánu (obecné soudy namísto vyvlastňovacího úřadu), určení způsobu vypořádání a náhrady (uvážení soudu namísto náhrady podrobně upravené v zákoně o vyvlastnění) a vypořádání práv třetích osob. Takováto soudní řízení jsou mimo to podle dosavadních zkušeností velmi zdoluhavá, časový horizont několika let je spíše pravidlem nežli výjimkou. S ohledem na zájem na urychlení výstavby veřejně prospěšných staveb vybrané infrastruktury, jakož i jednotnosti rozhodování o vypořádání těchto práv a určení náhrady, je proto žádoucí novelizovat ustanovení § 5 odst. 4 zákona č. 184/2006 Sb. o vyvlastnění tak, aby bylo možné postupovat i v takovýchto případech podle zákona o vyvlastnění, který upravuje povinnost vyvlastnítele usilovat o uzavření dohody k získání potřebných práv k dotčeným nemovitostem a zajišťuje, že o vyvlastnění bude rozhodnuto jen v nezbytném rozsahu a za odpovídající náhradu určenou zásadně ve výši obvyklé ceny.

### **Daňové aspekty prodeje anebo vyvlastnění nemovitostí**

Došlo-li k převodu vlastnického práva na základě kupní smlouvy, je kupní cena jako příjem prodávajícího podle stávajícího zákona o daních z příjmů podrobena dani z příjmu (nedojde-li ke vzniku jiné skutečnosti vedoucí k osvobození příjmu od daně z příjmu – § 4 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů v platném znění). Pokud však došlo k přechodu vlastnického práva na základě rozhodnutí o vyvlastnění, má náhrada za vyvlastnění nemovitosti charakter náhrady škody, která je podle ustanovení § 4 odst. 1 písm. d) zákona o daních z příjmů od daně osvobozena (vyjma náhrady za majetek, který byl zahrnut do obchodního majetku pro výkon podnikatelské nebo jiné samostatné výdělečné činnosti). Současná právní úprava tak zcela otevřeně ekonomicky demotivuje vlastníky

nemovitostí k jejich prodeji, jelikož vyvlastněním získají o mnoho více zcela reálných výhod. Z tohoto důvodu by nová právní úprava měla zahrnovat úpravu daňového režimu tak, aby bylo odstraněno znevýhodnění prodávajících při dobrovolném prodeji nemovitostí.

### **Ekonomické zvýhodnění prodeje nemovitostí oproti vyvlastnění majetku**

Kupní cena se při výkupu nemovitostí pro realizaci stavby stanoví podle vyhlášky č. 3/2008 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku. Tato cena je v praxi označována termínem „cena zjištěná“. Na základě zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky, přitom nelze, bez předchozího souhlasu Ministerstva financí ČR, nabídnout vlastníkovu nemovitosti vyšší cenu, než stanovenou na základě zvláštního předpisu. Dojde-li k vyvlastnění nemovitosti, je náhrada za vyvlastnění poskytována nikoli ve výši ceny zjištěné, ale ve výši ceny obvyklé v daném místě a čase, která je obvykle vyšší než cena zjištěná (současně vzniká vyvlastňovanému právo na náhradu dalších souvisejících nákladů, které v případech běžných výkupů nemovitostí nepřicházejí v úvahu), a není-li tato cena obvyklá v konkrétním případě zcela výjimečně vyšší než cena zjištěná, náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny zjištěné. S ohledem na tuto skutečnost dochází v praxi k opačnému efektu, kdy právní úprava zcela demotivuje vlastníky nemovitosti k dobrovolnému prodeji, který je ovšem časově a ekonomicky mnohem efektivnější než vyvlastnění. Z tohoto důvodu by bylo potřebné zavést ekonomické zvýhodnění dobrovolného prodeje oproti vyvlastnění, a to zvýšením kupní ceny v případě prodeje oproti náhradě za vyvlastnění.

### **Získávání informací z centrálního registru evidence obyvatelstva pro účel identifikace vlastníků nemovitostí**

S ohledem na problémy vznikající při identifikaci vlastníků nemovitostí potřebných pro realizaci staveb dálnic a silnic by bylo vhodné umožnit stavebníkovi těchto staveb přístup k údajům z centrálního registru obyvatel vedeného podle zákona

o evidenci obyvatel, přičemž oprávnění k přístupu k údajům z centrálního registru obyvatel by bylo omezeno pouze na ty údaje, které mohou být potřebné pro účely přípravy realizace staveb těchto pozemních komunikací.

### **Podmínky pro zřízení věcných břemen dle § 17 zákona o pozemních komunikacích a příslušnost vyvlastňovacího úřadu**

Zákon o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění č. 186/2006 Sb. přinesl novelizaci celého ustanovení § 17 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Výsledkem je omezení pravomoci speciálního stavebního úřadu, který je nadále oprávněn zřídit věcné břemeno pouze k pozemkům, které jsou zastavěny existujícími pozemními komunikacemi. U nových staveb pozemních komunikací bude možné postupovat pouze podle nového zákona o vyvlastnění ve vyvlastňovacím řízení vedeném u vyvlastňovacího úřadu. Nová právní úprava namísto upřesnění důvodů pro zřízení věcného břemene k pozemku při výstavbě pozemních komunikací původní úpravu bez náhrady vypustila. Toto realita bude působit značné potíže při přípravě těchto veřejně prospěšných staveb. Vymezení takových důvodů by mohlo být následující:

- (a) není známo místo skutečného pobytu vlastníka nemovitosti či jeho skutečné sídlo;
- (b) o osobě vlastníka má být teprve rozhodnuto v rámci probíhajícího soudního anebo správního řízení;
- (c) vlastník po neúměrně dlouhou dobu (např. 3 měsíce) svým jednáním či nečinností zjevně znemožňuje či ztěžuje zahájení či ukončení vyvlastňovacího řízení a tímto jednáním či nečinností ztěžuje či znemožňuje přípravu realizace stavby.

Z důvodů veřejného zájmu na výstavbě pozemních komunikací jako veřejně prospěšných staveb a odborného a profesionálního posouzení všech důvodů při zřízení věcných břemen by měl být příslušný v těchto věcech speciální stavební úřad.

### **Poskytování náhrady v případě zřízení věcného břemene dle § 17 zákona o pozemních komunikacích**

Nová právní úprava účinná od 1. 1. 2007 vnesla do oblasti náhrad za věcná břemena další problém. Jak již bylo uvedeno, vyvlastňovanému náleží za vyvlastnění náhrada ve výši ceny obvyklé, zatímco při omezení vlastnického práva věcným břemenem náleží pouze náhrada ve výši ceny práva odpovídajícímu věcnému břemenu, která se bude zjišťovat v souladu s ustanovením § 18 zákona č. 151/1997 Sb. a s metodikou Ministerstva financí ČR (viz. Cenový věstník Ministerstva financí ČR, částka 6, ze dne 20. 5. 1999), která je již ovšem zastaralá a v současné době k praktickému využití již téměř nevhodná. Takto stanovené náhrady jsou totiž dle současné praxe značně malé, nevyhovující a vlastníci pozemků je odmítají akceptovat. Při zřízení věcného břemene pro případ stavby pozemní komunikace se přitom jedná o totální odnětí možnosti dotčený pozemek jakkoli používat. Z tohoto důvodu se jeví původní právní úprava, podle níž byla v těchto případech vyplácena vlastníkům pozemků cena zjištěná, jako podstatně průchodnější a ve svých ekonomických dopadech i spravedlivější.

### **Vyvlastnění a exekuční řízení**

Nová právní úprava by měla zabránit tomu, aby zahájené exekuční řízení, resp. nařízení výkonu rozhodnutí prodejem vyvlastňované nemovitosti, bylo překážkou zahájení vyvlastňovacího řízení nebo důvodem k jeho přerušení. Současně by bylo vhodné zákonem stanovit, že nelze nařídit výkon rozhodnutí a provést dražbu nemovitosti, na kterou se vztahuje důvod vyvlastnění. Vzhledem k tomu, že v souvislosti s nařízením exekuce není vlastník oprávněn nakládat s dotčenou nemovitostí, bylo by vhodné upravit, komu má vyvlastnitel směřovat návrh dohody o výkupu nemovitosti před zahájením vyvlastňovacího řízení a s kým a za jakých podmínek může tuto dohodu uzavřít.

### **Vyvlastnění a konkurzní řízení**

Podobně jako v případě exekucí by nová právní úprava měla zabránit tomu, aby zahájení konkurzního řízení, resp. podle nové právní úpravy účinné od 1. 7. 2007 insolvenčního řízení, bylo překážkou

zahájení vyvlastňovacího řízení nebo důvodem k jeho přerušení. Výslovně by mělo být stanoveno, že prohlášením konkurzu se nepřerušuje řízení o vyvlastnění. Zároveň by mělo platit, že účastníkem řízení se stává správce konkurzní podstaty, resp. podle nové právní úpravy insolvenční správce. Dotčená nemovitost by měla být vyloučena ze zpeněžení v rámci konkurzního řízení dle obecné úpravy insolvenčního zákona a předmětem zpeněžení by měla být náhrada za vyvlastnění poskytnutá za dotčenou nemovitost. Vzhledem k tomu, že v souvislosti s konkurzním řízením zásadně přechází právo nakládat s dotčenou nemovitostí na správce, mělo by být stejně jako v předchozím případě vyřešeno, komu má vyvlastnitel směřovat návrh dohody o odkupu nemovitosti před zahájením vyvlastňovacího řízení tak, aby byly splněny podmínky dle zákona o vyvlastnění, a s kým a za jakých podmínek může vyvlastnitel dohodu o výkupu uzavřít.

### **Přezkoumatelnost rozhodnutí o vyvlastnění soudem a oddělitelnost právní moci výroků rozhodnutí o vyvlastnění**

Nová právní úprava by měla umožnit, aby v případě, že není zpochybnováno vyvlastnění samo o sobě, ale pouze stanovení výše náhrady, mohlo dojít k přechodu vlastnického práva na vyvlastnitel a k zahájení stavebního řízení bez ohledu na trvání občanského soudního řízení.

### **Vyvlastnění bytového domu s nájemníky**

Nová právní úprava by měla v případě potřeby umožnit ukončit nájemní vztahy v budovách, které jsou předmětem vyvlastnění nebo výkupu z důvodu veřejně prospěšné stavby, a upravit jednoznačně způsob jejich ukončení a poskytnutí případných bytových náhrad. Dle zákona o vyvlastnění (§ 7 odst. 1) vyvlastněním nezaniká právo nájmu bytu. Nájemci přitom nejsou účastníky řízení o vyvlastnění (§ 17 odst. 1). Po vyvlastnění a přechodu vlastnického práva k bytovému domu na vyvlastnitel je vyvlastnitel coby pronajímatel oprávněn, vedle důvodů uvedených v občanském zákoníku, vypovědět nájem bytu též tehdy, jestliže dalšímu užívání bytu nájemcem

brání účel vyvlastnění (§ 7 odst. 2). Není však výslovně stanoveno, zda je vyvlastnitel v případě vyvlastnění pro účely stavby pozemní komunikace oprávněn vypovědět nájem bytu ihned po vyvlastnění, nebo až v souvislosti se zahájením uskutečňování účelu vyvlastnění. Právo nájemce na bytovou náhradu (náhradní byt) podle občanského zákoníku zůstává přitom zachováno.

Právní úprava nestanoví, že by důvodem k vypovědi z nájmu bytu mohlo být též uzavření kupní smlouvy k domu, u kterého jsou dány předpoklady pro vyvlastnění za účelem veřejně prospěšné stavby. V případě uzavření dohody by bylo následně možné uplatnit obecný výpovědní důvod (§ 711a odst. 1 písm. c) občanského zákoníku), jestliže je potřebné z důvodu veřejného zájmu naložit s bytem nebo domem tak, že byt nelze užívat. Pro takový případ lze nájem vypovědět pouze s přivolením příslušného soudu.

Vhodné by bylo výslovně stanovit, že k vypovědi z nájmu bytu z důvodu veřejně prospěšné stavby není zapotřebí přivolení soudu.

### **Pozemkové úpravy při, resp. po výstavbě pozemních komunikací**

Je-li provedení pozemkových úprav vyvoláno v důsledku stavební činnosti, hradí podle § 17 odst. 2 zákona č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách v platném znění, náklady na provedení pozemkové úpravy stavebník v závislosti na rozsahu území dotčeného stavbou. V praxi si mnohdy příslušné úřady situaci zjednodušují tím, že mají tendenci stanovit toto území paušálně, např. 200 m od osy pozemní komunikace, apod.

Obecně se obvod pozemkových úprav a okruh účastníků řízení v konkrétním případě upřesňuje na základě zaměření skutečného stavu v terénu, které je podkladem návrhu pozemkových úprav a které musí být provedeno autorizovanou osobou. Jsou-li pozemkové úpravy vyvolány stavebníkem, zpracovává se studie, na jejímž základě se stanoví rozsah území dotčeného činností stavebníka a jeho podíl na nákladech pozemkových úprav. K výběru zpracovatele studie přizve pozemkový úřad stavebníka. Stavebník má sice podle současné právní úpravy možnost vyjádřit se k výběru zpracovatele studie, avšak z dikce zákona jednoznačně nevyplývá, že by měl rovněž možnost ovlivnit přímo studii, resp. rozsah

pozemkových úprav ve studii uvedený. Územní rozsah pozemkové úpravy uvedený zpracovatelem ve studii má přitom pro stavebníka zásadní význam, neboť určuje rozsah nákladů pozemkové úpravy, které stavebník hradí.

Nová úprava by proto měla stavebníkovi umožnit, aby se mohl vyjádřit nejen k výběru zpracovatele, ale i k územnímu rozsahu pozemkové úpravy uvedené ve studii. Dále by v nové úpravě měl být stanoven procesní postup pro případy, ve kterých stavebník nesouhlasí s územním rozsahem pozemkové úpravy.

### **Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, limity hluku, případná možnost vlastníka domu souhlasit s jejich překračováním**

Vlastník či správce pozemní komunikace je dle platné právní úpravy provedené zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, povinen zajistit, aby hluk z těchto komunikací nepřekračoval hygienické limity stanovené právním předpisem. Ve výjimečných případech, nelze-li z vážných důvodů hygienické limity dodržet, může vlastník či správce pozemní komunikace, která je zdrojem hluku, tuto provozovat jen na základě povolení vydaného na jeho návrh příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

Tato právní úprava je z hlediska základních práv zaručených Listinou základních práv a svobod značně diskutabilní, neboť ukládá povinnost subjektu (vlastníku či správci komunikace), který hluk vznikající provozem na pozemních komunikacích sám nevytváří. To je zcela nelogické. K pochopení problému není třeba zvláštních odborných znalostí ke zjištění, že vlastní stavba dálnice či silnice zdrojem hluku není. Zdrojem tohoto hluku je bezpochyby užívání této stavby širokou motoristickou veřejností, podnikateli i soukromníky, mnohdy neukázněnými, když používají vozidla nejen značně hlučná, mnohdy technicky nezpůsobitelná, ale také přetížená, což nejen zvyšuje akustický hluk, ale je i zdrojem souvisejících vibrací. Je tedy zřejmé, že vlastník či správce ve vlastním slova smyslu pozemní komunikace neprovozuje, ale pouze umožňuje na této stavbě provoz realizovaný jinými subjekty. Navíc vhodná technická či jiná opatření vedoucí ke snížení hluku nemůže vlastník či správce pozemní komunikace realizovat v daném reálném čase, jelikož je ze strany hygienických sta-

nic sankcionován v podstatě za každé překročení hladin hluku v konkrétním čase, a to bez ohledu na opatření, která provedl či provést hodlá. Velmi obtížně pak u staré hlukové zátěže zcela sám zabezpečí, aby vhodnými technickými, organizačními či dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem nedocházelo k překračování hygienických limitů. Vlastní povinnost zajišťování těchto opatření je navíc ze strany hygienických stanic vykládána tak, že po konkrétním zjištění překročení hluku či vibrací ukládají správci pozemní komunikace sankce, a to bez ohledu na připravovaná či prováděná opatření, jejich časovou náročnost a možnost realizovat potřebné práce v konkrétním časovém období. V praxi se stává obvyklým, že vlastník či správce zaregistruje nárůst dopravy v konkrétním místě a provedené měření prokáže zvýšenou hladinu hluku. Bez ohledu na přijatá opatření ke snížení hluku, která jsou mnohdy finančně náročná, je mu navíc udělena pokuta za porušení povinnosti vyplývající ze zákona, což pouze snižuje jeho ekonomickou schopnost odstranit závadu co nejrychleji. Paradoxnost této právní úpravy je tedy naprosto zřejmá.

Po nabytí účinnosti tohoto zákona lze zaznamenat téměř soustavný tlak veřejnosti projevující se v podobě stížností na obtěžování hlukem, imisemi škodlivých látek, žádostmi o konkrétní výměny oken apod. Je skutečností, že především obyvatele měst sužuje hlučnost způsobovaná provozem na pozemních komunikacích, která mnohdy přesahuje nejvýše povolené limity. Bohužel dle zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, za tento stav, jak již bylo uvedeno, výhradně odpovídá vlastník, resp. správce komunikace, a nikoliv ten, kdo hluk vlastním provozem způsobuje, resp. ten, kdo rozhoduje o stavebním využití (zastavení) území zasažených hlukem. Z hlediska právních úvah de lege ferenda by proto bylo žádoucí zvážit i skutečnost, že hluk a vibrace šířící se z pozemních komunikací způsobuje výhradně automobilová doprava, nikoliv tedy pozemní komunikace jako taková či její vlastník, resp. správce. Konečným výsledkem by pak měla být opatření vedoucí ke snížení hluku a vibrací. Takovými opatřeními mohou být např. kvalitní územní plánování s odpovědným rozhodováním v jakých místech bytovou zástavbu umožnit, dále vhodná legislativní opatření spočívající v účasti vlastníků nemovitostí na řešení hlukové zátěže (v současné době tuto zátěž nese stát, kraje a obce jako vlastníci dálnic, silnic a místních

komunikací), sankcionování dopravních přestupků (technicky upravená a hlučná vozidla) a zajištění odpovídající dopravní obslužnosti regionů veřejnou dopravou.

Obce jako schvalovatelé územních plánů vystupují v roli „organizátorů“ území, neboť v podobě územně plánovací dokumentace formují budoucí podobu území a zásadním způsobem ovlivňují jeho fungování z hlediska účelu a zájmů, a to zejména umístováním průmyslových zón, logistických center apod. Stavební úřady a dotčené orgány veřejné správy by tak měly mnohem pečlivěji přistupovat k povolování jednotlivých staveb, zvláště pak staveb náročných na dopravní obslužnost.

V celkovém kontextu nelze opomenout ani problémy organizace území a s tím související proces vydávání stavebních povolení. Jedná se o výstavbu určenou pro bydlení, a to mnohdy v bezprostřední blízkosti pozemní komunikace, a následné žádosti vlastníků této zástavby o odstranění či snížení hluku z této komunikace, ovšem na náklady vlastníka či správce dané komunikace. Platné právní předpisy jim přitom ukládají zabezpečit jejich stavby proti hluku, ovšem v praxi na ně není brán prioritní zřetel.

V platných právních předpisech rovněž absentuje, byť ve výjimečných případech, možnost souhlasu vlastníka nemovitosti dotčené hlukem ke konkrétnímu překračování hygienických limitů. Pokud by vlastník nemovitosti s překročením limitu hluku souhlasil, nemělo by být překročení hluku překážkou k povolení výstavby komunikace a k jejímu dalšímu využívání. V praxi se totiž stává poměrně často, že vlastníkově nemovitosti nevádí překročení limitů hluku a nemá z tohoto důvodu zájem se odstěhovat a jeho nemovitost přitom přímo nebrání výstavbě pozemní komunikace. Takto umístěnou, resp. situovanou nemovitost ovšem nelze z důvodů výstavby pozemní komunikace jejím vlastníkem či správcem vykoupit. Výsledkem takové situace tedy je, že stavebníku nebude povoleno pozemní komunikaci za uvedených okolností zřídit.

Za zmínku stojí i skutečnost, že např. v SRN neexistuje žádný právní předpis, který by stanovil povinnost silničního správce zabezpečovat splnění limitních hladin hluku u staré hlukové zátěže. Limitní hladiny hluku pro starou hlukovou zátěž jsou v SRN stejné jako v ČR, tj. 70 dB (den)/60 dB (noc). Ochranu obyvatel před hlukem může silniční úřad podle směrnic spolkového ministerstva dopravy řešit na základě svých finančních možností. Ze

strany silničního úřadu se tak nejedná o žádnou zákonnou povinnost, ale dobrovolný akt. Na rozdíl od naší platné právní úpravy v případě výstavby nových sídlišť a domů musí řešit a zajistit jejich protihlukovou ochranu jejich vlastníci. O správě a údržbě protihlukových stěn a svahů se vedou jednání. Časté je řešení, kdy údržbu části stěny nebo valu přikloněných k silnici zajišťuje správa silnice a části přikloněné k obytným domům příslušná obec (zvláště je-li stěna osázena zelení nebo kryta popínavou zelení). Za pasivní prostředky se považují opatření na budovách (úpravy oken, dveří, izolace budov). Podle směrnic spolkového ministerstva dopravy se na rozdíl od naší reality při použití spolkových peněz na výměnu oken požaduje úhrada 25 % celkových finančních nákladů, kterou nese vlastník dotčeného objektu.

Z výše uvedených důvodů se pro řešení stávajících problémů jeví jako žádoucí úprava zákona č. 258/2000 Sb., a to zejména ustanovení § 30 a 31 např. takto: (nově vložený text je zvýrazněn)

#### **Ustanovení § 30:**

- 1) Osoba, která používá, případně provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, vlastník, případně správce pozemní komunikace, vlastník dráhy a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen „zdroje hluku nebo vibrací“), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem, prováděcím právním předpisem **a po schválení těchto opatření příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví zajišťovat**, aby hluk v chráněných prostorech nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem a aby bylo **v chráněných vnitřních prostorách staveb** zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby. **To neplatí pro chráněné prostory, které vznikly následně po uvedení zdroje hluku nebo vibrací do provozu.**

Nově vložit odstavce následujícího znění:

- (4) Pokud hluk v chráněném venkovním prostoru nebo v chráněném venkovním prostoru staveb i po provedení opatření uvedených v odstavci (1) tohoto ustanovení překračuje hygienické limity stanovené prováděcím právním předpisem, může být zdroj hluku nebo vibrací bez dalšího provozován pokud jeho vlastník nebo provo-**

**zovatel prokáže, že hluk nebo vibrace byly sníženy na rozumně dosažitelnou míru. Tím není dotčena povinnost zajistit dodržování hygienických limitů v chráněných vnitřních prostorech staveb, přičemž musí být zachována možnost větrání těchto prostor.**

**(5) Pokud nelze přesně časově stanovit pořadí vzniku provozování zdroje hluku a vibrací a vzniku chráněných prostorů, je vlastník chráněného prostoru povinen nést poměrnou část nákladů na opatření dle odstavce (1) tohoto ustanovení. Způsob určení poměrné části nákladů stanoví prováděcí právní předpis. Vlastník chráněného prostoru je povinen přijmout a na vlastní náklady realizovat opatření k zamezení hluku či vibrací, pokud nemovitost umístí do prostoru již zasaženého hlukem či vibracemi.**

#### **Ustanovení § 31:**

(1) Pokud při používání, popřípadě provozu zdroje hluku nebo vibrací, s výjimkou letišť, nelze **z ekonomických nebo časových důvodů postupovat v souladu s ustanovením § 30 tohoto zákona**, může osoba zdroj hluku nebo vibrací provozovat jen na základě povolení vydaného na návrh této osoby příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví časově omezené povolení vydá **na základě předložené žádosti a časového harmonogramu opatření k dodržení platných hygienických limitů, resp. opatření vedoucích ke snížení hluku a vibrací na rozumně dosažitelnou míru.** (dále platí původní text)

#### **Vyvolané přeložky inženýrských sítí a požadavky na zřízení věcných břemen ŘSD ČR**

Z platné právní úpravy je zřejmé, že přeložky sítí podle zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání v energetických odvětvích v platném znění, zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických ko-

munikacích v platném znění, a zákona č. 284/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích v platném znění, nejsou upraveny jednotně. Tato skutečnost pak následně působí komplikace při provádění staveb pozemních komunikací, a to především v případech, kdy je třeba zajistit či provést přeložky více sítí najednou.

Nová právní úprava by proto měla sjednotit postup při zajišťování a provádění přeložek tak, aby mohly být provedeny v souladu s harmonogramem výstavby pozemní komunikace. Rovněž by měla umožnit stavebníkovi pozemní komunikace, aby přeložky inženýrských sítí provedl při dodržení požadovaných technických standardů a podmínek stanovených vlastníky inženýrských sítí sám, na svoje náklady. Odstranit by měla i dlouhodobé problémy s případným zhodnocením inženýrské sítě či právním postavením jejího vlastníka, a to jasnou právní formulací ohledně financování těchto přeložek. Současně by měla obsahovat povinnost vlastníků či provozovatelů inženýrských sítí poskytnout v této věci součinnost.

V tomto směru je nutné poznamenat, že v naznačených intencích se díky dobré spolupráci podařilo v roce 2008 uzavřít mezi ŘSD ČR a ČEZ Distribuce, a. s. Metodický postup upravující proces přípravy a zřizování přeložek zařízení distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a. s. při výstavbě dálnic a silnic I. třídy, jakož i zřizování věcných břemen a realizaci dalších právních úkonů při stavbách ČEZ Distribuce na nemovitostech v příslušnosti hospodařit Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

#### **Použitá literatura**

Při zpracování části „K ostatním právním předpisům, které významným způsobem ovlivňují rychlost a efektivnost výstavby dálnic, silnic a místních komunikací“ byla využita příprava tezí a vybraných problémů ke koncepci návrhu zákona O urychlení přípravy výstavby vybrané veřejné infrastruktury zpracovaná v roce 2006 advokátní kanceláří Havel a Holásek ve spolupráci s ŘSD ČR.

## **8. Závěr**

Cílem této publikace bylo poskytnout informace a argumenty pro urychlenou dostavbu dálnic a rychlostních silnic v České republice včetně uvedení hlavních problémů, které brání včasné přípravě jejich staveb.

V úvodních částech publikace byl mj. zdůrazněn význam nově budovaných silnic pro rozvoj společnosti ve všech časových obdobích a uvedeny celospolečenské důvody, které vedly k naléhavé potřebě zahájení výstavby dálnic v českých zemích.

Z popisu současného stavu sítě dálnic a silnic je zřejmé, že Česká republika značně zaostává za vyspělými zeměmi Evropy ve výstavbě dálnic. Při tom dochází v ČR v posledních obdobích k prudkému rozvoji silniční dopravy, jak dokladují výsledky sčítání dopravy na síti dálnic a silnic. To se projevuje velkými kapacitními obtížemi na hlavních silničních tazích i ve zhoršování životního prostředí v jejich okolí.

V popisu výhledového rozsahu dálnic a rychlostních silnic byl uveden přehled rozestavěných staveb a přehled úseků jednotlivých dálnic a rychlostních silnic, jejichž výstavbu je nutno ještě zabezpečit. V připojených mapách byly mj. vyznačeny úseky dálnic a rychlostních silnic připravovaných k zahájení výstavby v nejbližších letech.

Hlavními argumenty pro urychlenou dostavbu sítě dálnic a rychlostních silnic v ČR jsou potřeby řešení kritické dopravní situace na hlavních silničních tazích, potřeby rozvoje regionů, ekonomické přínosy nově realizovaných staveb pro jejich uživatele i celé společnosti, rozvoj mezinárodní spolupráce i dodržení mezinárodních závazků a potřeba zlepšení životního prostředí v okolí stávajících hlavních silničních tahů.

Výstavba dálnic a rychlostních silnic pochopitelně vyžaduje i zajištění potřebných finančních prostředků. Proto byly v publikaci uvedeny i možné způsoby financování včetně co největšího využití prostředků fondů EU, neboť se jedná o stavby velmi významné i pro rozvoj dopravy v rámci Evropy. Velmi potřebná je změna využití prostředků získávaných od uživatelů dálnic a silnic na financování jejich výstavby a udržování. Rozvedeny byly i možnosti využití principu PPP k zajištění výstavby a provozu dálnic a rychlostních silnic.

K zajištění efektivní přípravy staveb dálnic a rychlostních silnic je však nezbytné vytvořit legislativní předpoklady k prosazení veřejného zájmu na budování dálnic a rychlostních silnic, neboť stávající legislativa neumožňuje efektivní přípravu těchto staveb.

Věříme, že tato publikace prospěje k naplňování společenských potřeb a k urychlení výstavby tolik potřebné páteřní sítě dálnic a rychlostních silnic v ČR. Doufáme, že pomůže přispět k zajištění dostatečného množství finančních prostředků i k tolik potřebným legislativním změnám.

Práci při přípravě staveb dálnic a rychlostních silnic kazí mnoho subjektů z různých důvodů. Nejen ekologičtí aktivisté, kteří jsou často placeni z nejrůznějších zdrojů, ale i novináři, kteří se v honbě za senzací snaží často dezinterpretovat nejrůznější fakta. Prosíme politiky, odborníky i širokou veřejnost, aby se všichni jednoznačně postavili za urychlené dobudování páteřní sítě dálnic a rychlostních silnic v ČR.

## 9. Použitá literatura a prameny

- Kyncl Jan a kol.: Historie dopravy na území České republiky. Institut J. Pernera, 2006  
Lídl Václav: Poslové zapomenuté budoucnosti, 2006  
Pospíšil E.: Přestavba silniční sítě v ČSR, SNTL, Praha, 1955
- 10 let budování dálnic v ČR, Ředitelství dálnic Praha, 1971  
20 let Ředitelství dálnic Praha (1967–1987), SVÉPOMOC, Praha, 1987  
25 let Ředitelství dálnic Praha (1967–1992), ŘD Praha, Praha, 1992  
20 let Střediska pro rozvoj silnic a dálnic Praha, SRSD, Praha, 1972  
Dálnice v Československu, ŘD Praha, Praha, 1970  
Praha–Brno–Bratislava, ALFA, Bratislava, 1980  
Silniční obzor č. 6, ročník 1977  
Zpráva o výsledcích sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2005, ŘSD ČR, Praha, 2006  
Směrový dopravní průzkum na silničních a dálničních přechodech České republiky – září 2005, CZECH Consult, s. r. o., 2005  
Sčítání dopravy na vybraných silničních a dálničních přechodech, říjen 2008, CZECH Consult, s. r. o., 2005  
Statistické ročenky ČR  
Statistické ročenky dopravy  
Výroční zprávy SFDI  
Statistické přehledy České asociace pojišťoven  
Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR  
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, MD ČR  
Ekonomické ztráty způsobené nehodovostí v silničním provozu v ČR za rok 2006, CDV, v.v.i., Brno 2007  
Dopravní data pro účely ochrany životního prostředí, INRETS, 2001  
Dynamická skladba vozového parku, ATEM, s.r.o., ŘSD ČR, 2005  
Výzkum optimálních postupů pro modelování znečištění ovzduší z automobilové dopravy a podpora praktického využití jeho výsledků, ATEM, s.r.o., 2007  
Guide for new methods of financing and public AIPCR/PIARC committee C9 report 6/1998  
Public/Private and other Innovative Partnerships in financing Infrastructure, PIARC Technical Committee in Financial Evaluation (C9), 2003  
Guidelines for Successful Public – Private Partnership, European Commission, DGR Brusel, 2/2003



